RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:
„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 52 — Poznań, 29 grudnia 1930 — Rok X

TREŚĆ NR. 52:

Inż. E. KWIATKOWSKI
b. Minister Przemysłu i Handlu.

Z KAŻDYM KILOMETREM WYBRZEŻA BAŁTYKU...



PROGRAM PRZEBUDOWY POLSKI NA PAŃSTWO MORSKIE NIE MOŻE BYĆ WYKONANY ANI PRZEZ POJEDYŃCZE ZARZĄDZENIA, ANI NAWET PRZEZ WYKOŃCZENIE CHOĆBY NAJWIĘKSZEGO DZIEŁA NARODOWEGO, JAKIEM JEST BUDOWA PORTU I MIASTA GDYNI.

DOKONA SIĘ ON DOPIERO WÓWCZAS, GDY WOLA I MYŚL TWÓRCZA CAŁEJ POLSKI, WSZYSTKICH POKOLEŃ I WSZYSTKICH ZAINTERESOWAŃ ZWIĄŻE SIĘ JAK NAJŚCIŚLEJ, Z KAŻDYM KILOMETREM POLSKIEGO WYBRZEŻA BAŁTYKU.

Warszawa, 4 grudnia 1930.

Kwiatkowski.

NASZE HASŁO: Bez czynnej roli kupiectwa — niemasz przyszłości dla Polski na morzu!

Kupiectwo frontem do morza

Na oczach naszych urosło morze do spraw potrzeby codziennej. I myli się stanowczo ten, co, obserwując na stronie, upatruje w tem parciu naszem ku wybrzeżu i portom morskim przedewszystkiem kierunek polityki państwowej. Bez dwu zdań, pęd ku morzu, zainteresowanie się sprawami morza i Gdyni są dziś własnością i nieoddzielnym składnikiem umysłowości przeciętnego Polaka.

Na morze! — to hasło, które, raz po razie, rozbrzmiewa po Polsce, docierając do najodleglejszej mieściny na rozległym niżu Polskim. Hasło, które nie przestaje budzić i porywać; entuzjazmować i pociągać, interesować i zachęcać. Skupia się w tem wezwaniu „na morze!" jednocześnie coś nowego i coś odwiecznego. Bierze ono w posiadanie i podbija jednocześnie: serce i umysł.

I ten podwójny oddźwięk, jaki budzi w umysłach Polaków, tłumaczy dostatecznie zwycięski pochód ku morzu, na przestrzeni ubiegłych lat sześciu.

— —

Stanęliśmy na przełęczy Nowego Roku.

Jednocześnie nowa sytuacja polityczna, jako wynik onegdajszych wyborów do IV Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej, rokuje duże nadzieje. Nigdy zresztą nie opierały się rządy w Odrodzonej Polsce na tak wybitnej przewadze stronnictwa rządowego. *To powinno i musi odrzucić odpowiednie i stosunkowe korzyści całemu gospodarstwu narodowemu!*

Po raz pierwszy, od radosnego roku odrodzenia się państwowości polskiej, liczyć mogą sprawy *pomorskie i morskie* na szersze zainteresowanie się niemi szerokiej opinji. Lecz w Polsce, gdzie tradycje morskie tak niedawno wskrzeszone zostały i przywarły jeszcze zbyt cienkim pokostem do duszy Polaków — nigdy nie będzie zadużo i zaczęsto tego wskazywania na doniosłość szczególniejszą spraw Pomorza i morza. Każde polskie stronnictwo polityczne, które chce ostać się na fali zmiennych zdarzeń i przemijających haseł dnia politycznego, zapisując się niezniszczalnemi głoskami w historji Polski, musi posiadać systematyczny program pomorski i morski. Opinja polska przyklaśnie każdej inicjatywie na tem polu. Nam potrzeba w Polsce wykrzesać ducha i nastrój ofiary dla Pomorza. *Ducha solidaryzmu szerokiego i ścisłego całej Polski z prastarą ziemicą pomorską.* Dla obu Izb parlamentarnych roztwierają się znaczne możliwości w kierunku odzyskania tą drogą dla parlamentu należącego mu się słusznie wpływu, szacunku i miru w Narodzie i Państwie. Poprostu nie można się około Polski współczesnej i przyszłej lepiej zasłużyć, jak właśnie przez systematyczne utrwalanie i pogłębianie dotychczasowych zdobyczy i sukcesów polskiej pracy na morzu.

Pamiętajmy: jedno, jedyne zpośród 16-tu województw polskich graniczy z morzem. Graniczy w dodatku arcywąskim pasem 74-kilometrowym. Lecz ta *granica morska województwa pomorskiego jest naszą właściwą bazą kontaktu z całym światem.* Już raz, w chwili wybuchu wojny cłowej z Rzeszą niemiecką, poznaliśmy całą olbrzymią wartość praktyczną tego faktu, że mamy choć ten skromny dostęp do morza, niezależny od nikogo. Dziś, drogą przez porty morskie idzie nieledwie połowa wszystkich towarów w naszym eksporcie i imporcie. Znaczy to, że przez cztery procent granic polskich przechodzi połowa tego, co przez dziewięć dziesiąt sześć procent granic lądowych — pomimo kilkudziesięciu rozmaitych linij kolei żelaznej, traktów i dróg bitych, pomimo ożywionego ruchu osobowego, kołowego, samochodów...

Stanowczo — jeśliby nawet nie wierzyć w przyszłość pracy polskiej na morzu, — gdyby nie mówić wcale o rozwoju przyszłym naszej gospodarki, koniecznym choćby z uwagi na olbrzymi przyrost naturalny oraz reglamentację ruchu imigracyjnego w Europie i głównych krajach zamorza, — już same bieżące potrzeby codziennej gospodarki polskiej domagają się czynnej pracy na rzecz rozwoju programu pomorskiego i morskiego.

Do kupieckich warsztatów idzie wielki zew:

KUPIECTWO FRONTEM DO MORZA!

Artur Gustowski. Leszek Gustowski.

TEODOZY NOSOWICZ
b. Dyrektor Departamentu Morskiego.

Nasze sprawy morskie a kupiectwo polskie

Są zadania państwowe, które bez inicjatywy rządu i materjalnej ofiary ze strony Państwa urzeczywistnione być nie mogą.

Zaliczam do nich ekspansję morską. Udział Państwa w urzeczywistnieniu programu morskiego każdego kraju jest *przejawem jednej z najzdrowszych form etatyzmu*, powiedziałbym etatyzmu absolutnie niezbędnego, o ile się jest zdecydowanym prowadzić realną politykę morską.

Ostatnie lata życia gospodarczego Polski dowiodły, że sprawy morskie znalazły u nas należyte zrozumienie czynników rządowych oraz oddźwięk u sfer gospodarczych kraju.

Dwa posunięcia dużej miary obecnego rządu w zakresie spraw morskich, — a mianowicie — szybka rozbudowa portu gdyńskiego i rozwój polskiej floty handlowej są przykładem ingerencji Państwa w dziedzinie zadań gospodarczych.

W danym wypadku Państwo uczyniło ten niezbędny pierwszy krok, którego w naszych warunkach inicjatywa prywatna podjąćby nie mogła. Jest to przykład zaangażowania przez Państwo publicznych funduszów dla sprawy, z której bezpośrednich zysków materjalnych się nie oczekuje, która jednakże otwiera nowe drogi i możliwości ogromnych *pośrednich korzyści dla całego kraju...* Oczywistem jest, że korzyści te staną się rzeczą realną dopiero wówczas, gdy samo społeczeństwo polskie, a zwłaszcza sfery gospodarcze i kupieckie, *dołączą swą wolę, inicjatywę i decyzję* współpracy na terenie ekspansji morskiej.

TA CHWILA JUŻ NADESZŁA. —

Wykończona część portu gdyńskiego już dzisiaj obiecuje duże możności naszemu handlowi zamorskiemu własnemi siłami. Pływające pod polską banderą statki handlowe, uruchomione regularne linje okrętowe, — stanowią realne środki niezależnej, własnej, komunikacji morskiej.

Korzystam z wyjścia w świat specjalnego *morskiego numeru „Rynku"*, — aby na jego łamach rzucić głośny apel do całego kupiectwa polskiego:

— *TERAZ NADESZŁA WASZA KOLEJ!* —

— Przychodźcie nad nasze morze i pokażcie, co tutaj zrobić potraficie.

— Nie obawiajcie się pracy nad morzem i działajcie śmiało.

— *PAMIĘTAJCIE, ŻE HANDEL MORSKI BYŁ OD CZASÓW PRZEDHISTORYCZNYCH, — JEST I BĘDZIE SPRAWĄ DOCHODOWĄ.*

— Że narody, które się tym handlem zajęły, osiągały zawsze szczyt dobrobytu.

— Pamiętajcie, że *DOBROBYT NASZEGO KRAJU* będzie w dużej mierze zależał od tego, czy kupiectwo polskie swą *misję morską* należycie zrozumie? — Czy potrafi z całą stanowczością i uporem dobijać się o uniezależnienie i usamodzielnienie się naszego handlu zamorskiego?

— Pamiętajcie, że Państwo utorowało Wam drogę, wybudowało port nowoczesny i tani w eksploatacji, stworzyło początki floty handlowej, — dając Wam, jako *KUPIECTWU POLSKIEMU, MOŻNOŚĆ WYKORZYSTANIA DOBRODZIEJSTW SAMODZIELNEGO HANDLU MORSKIEGO.*

Paryż, dnia 12 grudnia 1930.

TADEUSZ MARCHLEWSKI
Prezes Związku Tow. Kup. na Pomorzu.

Rola kupca w programie morskim

Nietrudno zauważyć, że świetnemu rozwojowi naszego portu nie dotrzymuje kroku rozwój własnego morskiego handlu.

Wytłumaczenie nietrudne. Naprzód brak nam tradycji handlu tego typu, powtóre handel wewnętrzny, a przedewszystkiem pomorski, który powinien był stworzyć właściwy dla tego problemu fundament, przechodzi od lat kryzys coraz bardziej podcinający jego swobodę ruchów i jego inicjatywę. W chwili, kiedy handel walczy o swój byt i utrzymanie swych warsztatów, trudno wcielać w czyn ekspansję.

Zwrot ku lepszemu nastąpi z chwilą uzdrowienia stosunków w handlu wewnętrznym, w którym mimo wszystko tkwią poważne siły, czekające na właściwą organizację. Potrzeba tylko sprzyjających warunków pracy i trochę więcej zrozumienia dla roli handlu w Polsce, by stanął on silny i zdrowy u wrót naszych na szeroki świat.

Grudziądz, 28. grudnia 1930.

INŻ. JULJAN RUMMEL
Dyrektor „P. P. Żegluga Polska".



Handel idzie za banderą

Rozwijamy Gdynię, budujemy do niej drogi żelazne, staramy się spowodować kupiectwo polskie, aby pracowało przez Gdynię.

Musimy pamiętać, że handel idzie za stworzonemi dla niego udogodnieniami i że handel idzie za banderą.

Gdynia winna się stać węzłem linij regularnych morskich, które w swem założeniu mają być przedłużeniem naszej sieci kolei żelaznych.

Gdynia, dnia 5 grudnia 1930.

Polen und Gdynia

Ich will daran erinnern, dass bis zum Jahre 1921 Gdynia das einsame Leben eines zweitklassigen, an der armen — während einer 180 jährigen preussischen Staatszugehörigkeit — vernachlässigten, kaschubischen Küste gelegenen Fischerdorfes führte.

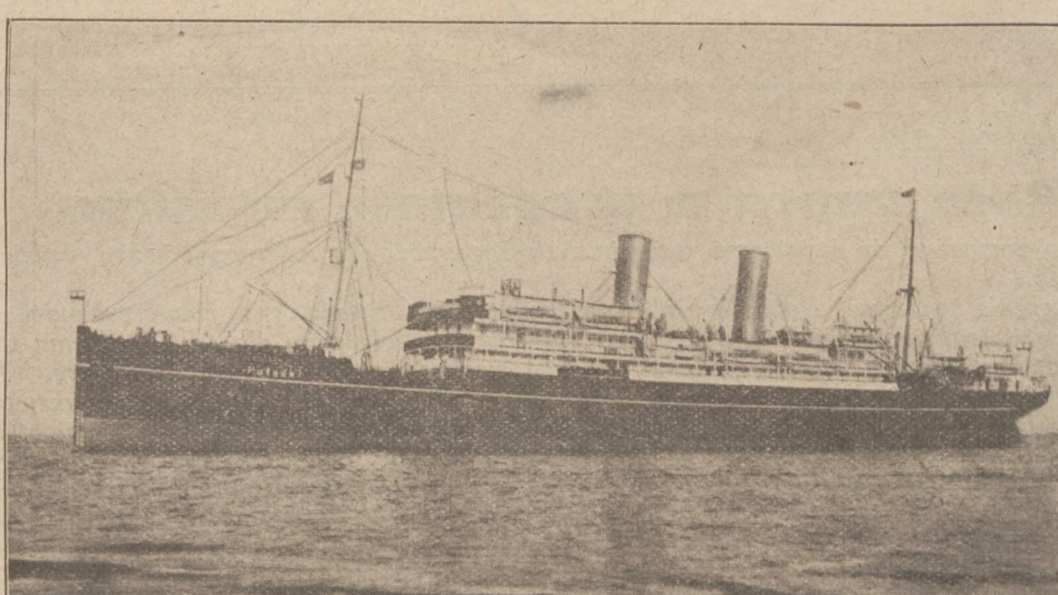
Im Augenblick der Uebernahme durch den Polnischen Staat zählte Gdynia 658 Einwohner und besass ein schwächer, als an anderen Stellen der polnischen Küste entwickeltes Fischerleben.

Am 1. Dezember 1930 zählt Gdynia 45.293 Einwohner und übersteigt gleichzeitig eine Warenumladung von 3 Millionen Tonnen jährlich.

Und es ist bestimmt kein schädlicher Ehrgeiz eines 31 Millionen-Staates, wenn er dernach strebt, im Jahre 1940 an der Ostsee wenigstens eine polnische Stadt von europäischer Grösse, also ca. 100 Tausend Einwohner zählende Stadt zu sehen, sowie einen eigenen, unabhängigen Seehafen zu besitzen, dessen Warenumsatz ca. 7 Millionen To. betragen würde.

Dies ist sicher kein übertriebener Ehrgeiz eines Volkes, das einst über eine 1.200 Kilometer lange Meeresküste herrschte, und welchem die geschichtliche Gerechtigkeit im XX. Jahrhundert, also in dem Jahrhundert des schärfsten wirtschaftlichen Wetteifers aller Völker der Weltkugel — kaum 74 km. von dieser Küste wieder zuerkannte.

Gdańsk, den 4. Dezember 1930.



Polski parowiec transatlantycki s.s. „Pułaski".

Budujmy potęgę morską Polski

Ileż głębokiej treści mieści się w tych słowach: budujmy potęgę morską Polski. Wydawałoby się, że wszystko co na ten temat należało powiedzieć zostało powiedziane; napisać — napisane. Zrozumienie tej tak ważnej kwestji zdawałoby się winno było już dostatecznie przeniknąć do świadomości ogółu polskiego, doceniającego znaczenie ogólno-państwowe, polityczne i gospodarcze dostępu do własnego polskiego morza.

Istotnie „myśl o polskiem morzu" poczyniła olbrzymie postępy wśród społeczeństwa polskiego w ciągu ostatnich lat dziesięciu. Uderzmy się jednak w piersi. Czyż dla wielu z pośród nas do dziś dnia polskie morze nie jest mytem, rodzajem symbolu, czy hasła, które czcić należy, które jednak pozostaje dla naszej świadomości czemś odległem, nierealnem, i nieuchwytnem?

Tymczasem polskie morze, to rzeczywistość. To realne pole pracy każdego Polaka, to ujście energji gospodarczych i politycznych narodu, z którem mniej lub więcej silnemi węzłami związany jest każdy Polak bez względu na to, czy sobie z tego zdaje sprawę, czy też nie. Co więcej — polskie morze, to symbol nowej odrodzonej ojczyzny, to warsztat, w którym odbywa się od lat dziesięciu nieustanna przebudowa naszej psychiki zbiorowej, naszego nastawienia politycznego, socjalnego i gospodarczego.

Wiadomem jest powszechnie, jak wielki wpływ na zbiorową psychikę każdego narodu wywiera bliski kontakt z morzem. Horyzonty umysłowe narodów lądowych są znacznie ciaśniejsze, poczucie wspólności z resztą ludzkości słabsze, aspiracje skromniejsze, a poczucie własnej siły i rozmach ekspansji mniejsze. Polska przedrozbiorowa nie zrozumiała — poza nielicznemi wybitnemi jednostkami — doniosłego znaczenia jakie dla rozwoju narodów przedstawia wolny dostęp do morza. Zresztą i w tych dawniejszych czasach znaczenie dostępu morskiego było pod każdym względem mniejsze niż obecnie (?).

A później, w okresie rozbudowy gospodarki kapitalistycznej, kiedy rozpoczęto w całej pełni aktywizować korzyści drogi morskiej; kiedy liczne narody europejskie wznoszą podwaliny swej potęgi politycznej i gospodarczej właśnie na zamorskiej ekspansji kolonjalnej, naród polski pozbawiony niepodległości politycznej zwracać musi całą swoją energję w kierunku zachowania swej indywidualności narodowej.

Niepodobna w ciągu lat kilku odrobić zaniedbań stuleci. To też pierwszy żywiołowy entuzjazm po odzyskaniu własnego morza przeminął i choć na świadectwo zrozumienia realnego znaczenia dostępu do morza powstał w ciągu lat kilku port w Gdyni, dla przeciętnych Polaków do dziś dnia realność korzyści z posiadania własnego wybrzeża morskiego płynących jest mało uchwytna. Tymczasem wystarczy przyglądnąć się zbliska tym, co nad polskiem morzem pracują, o polskie morze walczą, wsłuchać w jednostajny rytm fal, bijących o pobrzeża Gdyni, zbliżyć się do pierwszych polskich marynarzy handlowych i wojennych, przyjrzeć się uporczywej pracy pierwszych pionierów, budowniczych polskiego portu, — by powróciwszy daleko w głąb lądu zrozumieć, czem jest morze dla Polski, dla rozwoju jej potęgi politycznej i gospodarczej.

Dotychczas dokonane dzieło wyzyskania gospodarczego dostępu do morza jest olbrzymie. Blisko połowa handlowych obrotów zagranicznych Polski odbywa się drogą morską. Rozrost Gdyni porównać można jedynie z amerykańskiem tempem powstawania miast, w najświetniejszym okresie rozwoju gospodarki amerykańskiej. Z niczego powstaje własna flota handlowa i wojenna, całe społeczeństwo grupuje się, własnemi prywatnemi środkami wspierając Skarb Państwa w dziele budowy polskich flot. Tworzenie bezpośrednich połączeń okrętowych z zamorskiemi krajami umożliwia przenikanie handlowe Polski do odległych rynków światowych, oraz skierowanie poprzez własną linję morską naszego ruchu pasażerskiego, a zwłaszcza emigracyjnego.

Wszystkie te fragmenty budowy polskiej potęgi morskiej są znane, lecz wielu jeszcze nie zdaje sobie sprawy ze zmian, jakie one powodują i powodować muszą w układzie wewnętrzno-gospodarczych stosunków. Najdonioślejszy wpływ muszą one wywrzeć przedewszystkiem na strukturze handlu, tej dziedziny życia gospodarczego, której związek z morzem zawsze był najsilniejszy. A więc przedewszystkiem samodzielne wyjście polskiego kupca-eksportera na polskie morze, zerwanie z kosztownem i szkodliwem pośrednictwem obcych kolei i portów, oznacza nową erę w historji polskiego kupiectwa, erę powstawania typu samodzielnego polskiego pioniera, polskiego kupca-eksportera.

Ileż słusznych zarzutów wytacza się dzisiaj, że niewielu mamy w Polsce prawdziwych eksporterów, tj. kupców, którzy na własny koszt i ryzyko dostarczają towar polski, loco porty obce czy nawet do rąk zagranicznego odbiorcy! Częstokroć eksport odbywa się w ten sposób, że zagraniczny, przeważnie niemiecki pośrednik przybywa do Polski i tu zakupuje towary udzielając zaliczek, by następnie wywozić je przez obce koleje i porty i tam sprzedawać je nawet pod obcą marką.

Kupcy polscy, nie posiadając własnych portów morskich, nie znając kupieckich zwyczajów morskich, byli łatwym łupem dla bogatego i znającego świat cały zagranicznego kupiectwa morskiego, zwłaszcza wielkich domów handlowych w niemieckich portach Bremy, Hamburga; także Szczecina. Do dziś dnia sumy, idące w dziesiątki i setki miljonów złotych rocznie obciążają nasz bilans płatniczy z tytułu nieuzasadnionych zysków pośredników i przewoźników zagranicznych, nie licząc już kwot, straconych przez samych sprzedawców na cenie towarów, kwot, które niekiedy z łatwością możnaby samemu zachować, sprzedając towar bezpośrednio odbiorcy.

Stworzenie typu własnego kupca eksportera nie pozostanie oczywiście bez wpływu na konsolidację kupiectwa wewnątrz kraju. Tym pierwszym realnym rezultatem wznoszenia morskiej potęgi Polski będzie więc konsolidacja handlu polskiego i przywrócenie mu w ramach ustroju gospodarczego słusznej i należnej roli.

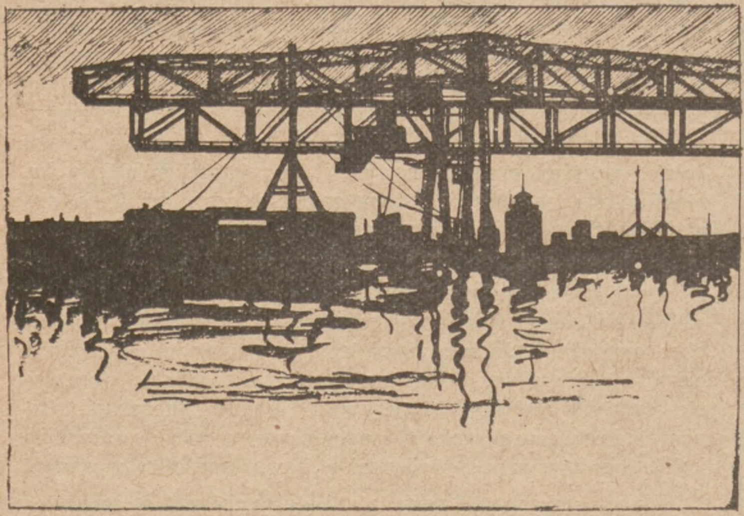
Roman Battaglia.

STANISŁAW STROMCZYŃSKI.

Gdynia jako port eksportowy

Już w chwili odzyskania niepodległości przez Państwo Polskie powstaje zagadnienie budowy własnego portu. Wprawdzie po zawarciu Traktatu Wersalskiego opracowano projekt rozbudowy portu gdańskiego; niebawem przecież wyjaśniło się, iż w Gdańsku faktycznie otrzymamy znacznie mniej praw, niż zapowiadały ramy Traktatu.

Na wiosnę 1921 roku rozpoczęto budowę portu na niezależnem wybrzeżu. Roboty posuwały się zrazu tak wolno, że należało obmyśleć lepsze sposoby postępu budowy. Ogłoszono przetarg na budową portu, w następstwie czego w dniu 4 lipca 1924 roku zawarto umowę z „Konsorcjum Francusko-Polskiem dla Budowy Portu w Gdyni". Od października 1926 r., daty zawarcia drugiej umowy z konsorcjum, zaczyna się prawdziwie amerykańskie tempo w budowie portu.



Sylwetka Portu w 1928 r.

Z prowizorycznej przystani drewnianej, zaopatrzonej jedynie w kolej wąskotorową, odchodzą w świat w roku 1924 pierwsze statki, wywożące do Francji 4.199 ton kopalniaków, oraz do Danji, Belgji i Francji rozmaitego drzewa 4.643 ton i drobnicy do Francji 344 ton. Ogółem wywóz w roku 1924 wynosił 9.186 ton. Są to pierwsze kroki w dziedzinie eksportu polskiego przez Gdynię. Pierwszem towarzystwem okrętowem, które podjęło regularną komunikację morską między Gdynią i Le Havre, było „Compagnie Générale Transatlantique", przewożąc 7.567 emigrantów i pasażerów.

Od tej chwili Gdynia zwraca na siebie uwagę kół gospodarczych nietylko Polski, ale i Europy, które jednakże odnoszą się do niej jeszcze z pewną powściągliwością i rezerwą.

Dzień 8 sierpnia 1925 roku posiada duże znaczenie dla eksportu polskiego. W tym bowiem dniu odszedł z portu gdyńskiego statek łotewski „Mary", wiozący pierwszy transport 1.740 ton węgla polskiego do Rygi. Moment ten stał się początkiem nowego etapu rozwojowego dla Gdyni. Ogólny wywóz w roku 1925 wynosi 53.924,5 ton, z czego na węgiel przypada przeszło 75 proc. ogólnego eksportu przez Gdynię. Od tego czasu wywóz węgla stanowi gros obrotów portu gdyńskiego. Głównymi odbiorcami naszych towarów są w dalszym ciągu — Danja, Belgja, Francja oraz przybywają nowi — Szwecja, Łotwa i Litwa via Gdańsk.

Rok 1926 stanowi nader ważny etap w rozwoju portu. Osiedla się w tym okresie w nowym porcie szereg placówek handlowych, które szybko się rozwijają. Jednocześnie czynione są jak najdalej idące ułatwienia w celu przyciągnięcia do Gdyni kapitałów obcych, oraz elementu kupieckiego i przemysłowego.

Jak już poprzednio zaznaczyliśmy, w roku 1926 rozpoczyna się znaczniejsze ożywienie w budowie samego portu, co dało możność zwiększenia obrotu portowego. Towary nasze odchodzą do 12 krajów, w liczbie których po raz pierwszy figuruje Ameryka Połudn., do której wysłaliśmy w tym roku 7.320,5 t. cementu. W wywozie przeważa węgiel, który na ogólną sumę wywozu 404.251,2 ton stanowi 95 proc. Głównym odbiorcą węgla jest Szwecja, dokąd wywieziono 204.972,7 ton. — Dalej idą: Danja, Łotwa, Norwegja, Finlandja, Rosja, Anglja, Litwa i Estonja. Wywóz przez Gdynię w roku 1926 zwiększył się o 350.326,7 ton, to znaczy prawie ośmiokrotnie.

Dzięki rozbudowie linij kolejowych na terenie portu, oraz budowie pierwszego hangaru portowego, zapoczątkowano w roku 1927 operacje tranzytowego magazynowania. Eksport w roku tym zwiększył się, w porównaniu z rokiem ubiegłym, o 487.493,8 ton i stanowi 891.683 ton. Również wzmógł się i ruch pasażerski, co wykazuje liczba 8.172 pasażerów i emigrantów, którzy wyjechali przez Gdynię. Lata 1928 i 1929 oraz pierwsze półrocze 1930 roku wykazują dalszy wzrost wywozu towarów polskich przez Gdynię. W okresie tym Ministerstwo Przemysłu i Handlu wznosi wielki państwowy hangar Nr. 3 o powierzchni 6.800 m.^{2}; ustawia 8 nowych dźwigów, oraz oddaje do eksploatacji całkowicie ukończony basen imienia Marszałka Piłsudskiego. Również w okresie tym została wybudowana i oddana do użytku *Gdyńska Łuszczarnia Ryżu*, jedna z największych w Europie, położona przy nadbrzeżu Indyjskiem. Powyższe spowodowało to, iż port gdyński występuje jako port znany i notowany na europejskich rynkach morskich. Pod względem natężenia przeładunkowego, zajmuje on obecnie piąte miejsce wśród portów Bałtyku.

Liczbowo eksport przedstawiał się w sposób nast.: w roku 1928 wywieziono 1.765.058 ton, w roku 1929 2.492.857 ton oraz w pierwszem półroczu 1930 — 1.403.868 ton. Wywóz nasz w okresie tym składał się z następujących pozycyj: węgiel, koks, cement, papier, sól, cukier, wytłoki buraczane, mąka pszenna, otręby pszenne, nasiona, masło, jaja, bekony, wędliny, mąka ryżowa oraz drobnie. Węgiel w dalszym ciągu jest podstawą pracy przeładunkowej portu i eksport jego wynosi w roku 1928 — 1.758.232 ton, w r. 1929 2.447.859 ton i w pierwszem półroczu 1930 roku — 1.319.636 ton.

[2085]

Jeżeli z liczby wywozu przez Gdynię wyeliminujemy węgiel, otrzymamy następujące liczby: dla roku 1928 — 6.826, — 1929 — 44.963 tony oraz dla pierwszego półrocza 1930 roku 84.232 ton. W liczbach tych mieści się zadatek przyszłych obrotów Gdyni, obrotów daleko bardziej cennych i dochodowych dla portu, niż masowy przeładunek węgla.

Na drugiem miejscu pod względem ilościowym należy wymienić eksport cukru, który rozpoczął się dopiero w roku 1929 i wyniósł 23.577 ton, zaś w pierwszem półroczu 1930 wzrósł do sumy 64.856 ton. — Obok cukru należy wspomnieć o wytłokach buraczanych, które znalazły sobie rynek zbytu w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Oprócz naszych wytłoków eksportujemy wytłoki buraczane rumuńskie, które idą tranzytem przez Polskę do Gdyni.

Z chwilą ukończenia Gdyńskiej Łuszczarni Ryżu, zaczęliśmy wywozić ryż, eksport którego w roku 1929 wyniósł 4.109 ton, a w pierwszem półroczu 1930 — 2.274 ton. Mąki ryżowej w roku 1929 wywieźliśmy 1.008 ton, a w pierwszem półroczu 1930 — 4.635 ton.

Wybudowana przez Państw. Bank Rolny Chłodnia Portowa w Gdyni jest już gotowa do przyjmowania towarów, a mianowicie jaj, mięsa, i masła. Będzie ona prowadzona przez Spółkę, zorgainzowaną przez Państwowy Bank Rolny o kapitale zakładowym 11.100 tysięcy złotych i będzie nosiła nazwę: „Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni". Chłodnia gdyńska jest wyposażona w najnowsze urządzenia techniki chłodniczej, zabezpieczając w ten sposób należytą konserwację złożonych produktów. Może ona pomieścić około 700 wagonów towarów, w tem 600 wagonów jaj, 40 wagonów masła itd. i jest jedną z największych w Europie.

Zadaniem Chłodni jest, przy specjalnie niskich opłatach za składowe, ułatwić z Polski eksport szybkopsujących się towarów. Oddanie do użytku eksporterów polskich chłodni gdyńskiej niewątpliwie znacznie zwiększy wywóz produktów chłodzonych, który będzie stanowił pokaźną cyfrę w ogólnym eksporcie.

Z powyższych danych można wnioskować o szybkim rozwoju eksportu przez Gdynię i to pomimo ogólny kryzys gospodarczy kraju. Jeszcze bardziej rozwinie się nasz handel zamorski, o ile zostaną usunięte różne niedomagania, jak: brak inicjatywy kupieckiej przy zdobywaniu nowych rynków zbytu, a także obawa, że krajowe biura sprzedaży, napotykając trudności przy zdobywaniu rynków zagranicznych, będą oddawały sprzedaż w ręce zagranicznych organizacyj handlowych itp.

Winniśmy nadto dążyć do nawiązania ściślej współpracy z naszem wychodźtwem, a planowa polska polityka emigracyjna winna zadanie to ułatwić.

Polska, stanąwszy w szeregu państw, które na międzynarodowych rynkach zbytu toczą walkę konkurencyjną, użyć musi wszystkich tych metod, jak: dawne tradycje, nowożytne teorje ekonomiczne, oraz najnowsze zdobycze w dziedzinie techniki handlu, ażeby w międzynarodowem współzawodnictwie wychodzić zwycięsko.



WACŁAW SOBIESKI
Profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego
Autor dzieła „Walka o Pomorze".

Shakespeare o polskiem Pomorzu

Jak wiadomo, wielki syn Anglji, Szekspir, w swoim „Hamlecie" wiele rozprawia o zamierzonej wyprawie Duńczyków na Polskę, zaznaczając, że przedmiotem sporu między Polską a Anglją jest drobny obszar ziemi.

Gdzie ta sporna ziemia leży, na to wskazuje nazwa rzeki, o którą chodzi.

W tekstach pierwotnych wydań brzmi ona „Eisel, Esil, Yssel". Jeden z krytyków Edmund Malore (1778) sądził zrazu, że to oznaczało „ocet", ale przeważna część zgodziła się, że choćby z samego sensu wynika, że to oznacza rzekę (Nares, A glossary London 1876 I 272). Domyślali się, że to jest albo Oesil w Danji, albo Yssel w Holandji, niektórzy (w związku z krokodylem), sądzili, że to zapewne jest Nil.

Jeśli jednak wyprawa Hamletowa wybiera się do Polski, to oczywiście rzeka ta musi być w Polsce, a więc jest nią prawdopodobnie „Weichsel" t. j. Wisła.

Niezawodnie Szekspir był pod wrażeniem bitwy, jaką Duńczycy i ich flota stoczyła w roku 1577 z Polakami pod Elblągiem, zwłaszcza, że kolonja kupców angielskich, osiedlona w tem mieście, a sprzedających londyńskie („leniskie") sukno, mogła o tych walkach duńsko-polskich do Anglji donosić. W roku 1577 Szekspir miał lat 13 i w tym roku zachwiały się interesy majątkowe jego ojca. Zupełnie tedy słusznie prof. Andrzej Tretiak, w swem tłumaczeniu „Hamleta" (Kraków 1922, str. 244) tłumaczy „Eisel" jako Wisłę.

Szekspir w tem miejscu do rzeczy niepodobnych, na które chyba człowiek obłąkany może się porwać, zalicza atak na ujście Wisły i pyta: „Chcesz wypić do dna Wisłę? Chcesz zjeść krokodyla?"

Wacław Sobieski

Inż. HENRYK BAGIŃSKI.

Terytorjalny dostęp Polski do morza



Jesteśmy świadkami pewnego rodzaju „szału" niemieckiego, skierowanego przeciwko obecnym granicom Polski z Niemcami w imię jakoby zagrożonego „wschodu niemieckiego".

Już niejednokrotnie mieliśmy możność udowodnić, że to, co Niemcy nazywają „wschodem" swoim, przedewszystkiem odnosi się do nowego zaboru polskiej ziemi.

My, Polacy, którzy przecierpieliśmy przed wojną europejską tragedję niemieckiego gwałtu nad polską własnością, musimy trzeźwo patrzeć na środki, które Niemcy przygotowują przeciwko nam, obecnie na drodze pokojowej u siebie i zagranicą, by zaraz na drugi dzień po ewakuacji Nadrenji oświadczyć, że jeśli drogą pokojową nie uda się doprowadzić do rewizji granicy polsko-niemieckiej, to grozi Europie nowa wojna!

Przyjęło taktykę straszenia Europy nową wojną oczywiście z winy Polski, która nie chce „oddać" Niemcom swojej ziemi rodzimej.

Ponieważ Europa nie chce wojny za „wszelką cenę", więc ta polityka straszenia ma wywrzeć taki skutek, że gdyby nawet Niemcy pokazały „siłę" i coś gwałtownego miałoby nastąpić, np. przejścia wojskowych organizacyj w stan walki z Polską na Pomorzu lub Śląsku, to oczywiście Europa ma uznać stan faktyczny czyli „siłę" niemiecką i nie będzie stawała po stronie „słabszego" czyli Polski, dla której nikt nie będzie wszczynał nowej wojny europejskiej.

Takie rozumowanie, jako podstawę do napaści na Polskę, której wszyscy jesteśmy świadkami, powzięły Niemcy w ciszy gabinetów nowych hakatystów i pod anonimowym autorem książki *„Niebezpieczeństwo korytarza"* [1]) obwieściły światu swoje wyznanie wiary, dodając sobie wzajemnie otuchy do walki ze „słabszym" Polakiem.

Niemcy udowadniają, że Polacy głównie opierają się na ludności polskiej Pomorza, niepotrzebnie zajmują część terytorjum, które oddziela Prusy Wschodnie od Niemiec, gdyż dostęp do morza mógłby być zagwarantowany Polsce przez państwowe terytorjum niemieckie. Polska zamiast z dwóch portów Gdańska i Gdyni mogłaby korzystać aż z 7 portów niemieckich: Hamburga, Bremy, Szczecina, Gdyni, Gdańska, Królewca, no i Kłajpedy (a gdzie uszanowanie dla sprzymierzonej Litwy, do której należy Kłajpeda?). Niemcy oświadczają zdecydowanie, że Polsce nie jest konieczny do życia państwowego ***terytorjalny dostęp do morza***, a tylko zabezpieczony umowami międzynarodowemi „nieskrępowany" dostęp do portów niemieckich. Argument ten ma oczywiście posłużyć „zastraszonej" Europie na wywarcie nacisku na Polskę, ażeby „sprzedała" swój dostęp terytorjalny za ***„wieczną przyjaźń" Niemców*** do Polski! Słuchajcie, Polacy, jak to się ma stać; dosłownie przytaczam tę „drogocenną" propozycję: [2]) „Nawet w wypadku, gdy korytarz naskutek bezustannej polityki odniemczania, będzie w przyszłości zamieszkały tylko przez Polaków, to jednak musi być zwrócony Rzeszy niemieckiej. Praktycznie rozwiązanie będzie zależnem od rewizji polsko-niemieckich stosunków siły. Jeżeli Polska może teraz podkreślać z naciskiem, że w obronie korytarza zawsze jest gotowa za miecz chwycić, to gdy przekona się, że Niemcy nie dają się tą groźbą onieśmielić, stanie się ona mniej pewną. A gdyby stosunek siły zmienił się o tyle, że Polska posiadałaby świadomość swojej porażki, to miecz polski napewno pozostanie w spokoju w pochwie. Ponieważ zaś można z całą pewnością liczyć się ze zmianą stosunków siły na korzyść Niemiec, wskazanem byłoby, aby Polska nabrała trzeźwego przekonania, że korytarz teraz jeszcze mógłby być dla niej bardzo cennym przedmiotem handlu, którego wartość jednak tem więcej się kurczy, im więcej Niemcy stają się silniejszemi i im większem staje się prawdopodobieństwo, że korytarz, jako dojrzały owoc politycznej niemieckiej roboty przygotowawczej i bez żadnych ofiar musi upaść na łono Niemiec. Im wcześniej Polska zaproponuje Niemcom kupno korytarza, tem wyższą będzie jego cena."

Wybory obecne do Sejmu i Senatu oraz do Sejmu śląskiego były odpowiedzią na zamachy niemieckie. Precz, Niemcze, od polskiej ziemi, gdyż nie spodlimy się nigdy, by sprzedać swoich braci, pozyskać wątpliwej wartości przyjaźń.

Oddajcie Niemcy polskie ziemie nadodrzańskie, Powiśla, Warmji i Mazur, to jedyna, jednogłośna odpowiedź Polski na zamachy niemieckie na naszą ziemię.

Jednakże liczyć się należy z argumentem, podsuwanym zagranicy, że Polska mogłaby z łatwością korzystać z portów niemieckich i nie potrzebuje wyłącznie portów polskich Gdańska i Gdyni, gdyż argumentacja ta prowadzi do przekonania zagranicy, że jeżeli Polska może korzystać z łatwością z portów niemieckich, to właściwie ***terytorjalny dostęp do morza*** jest niepotrzebny i Pomorze mogłoby być oddane dla zaspokojenia „silniejszego".

Na tę nikczemną agitację życie samo przyniosło rozwiązanie, bowiem jesteśmy świadkami jak cały handel zagraniczny Polski, ściśnięty od wschodu i od zachodu bojkotem gospodarczym, utorował sobie potężne ujście przez morze.

Dzisiaj, po 5-letniej wojnie celnej, jaką nam wytoczyły Niemcy w r. 1925, Polska wychodzi ze zwycięstwem!

Obrót morski Polski bowiem wynosił w r. 1929: w wywozie *44 proc.*, a w przywozie *35 proc.* ogólnego obrotu handlu zagranicznego lądem i morzem w tonażu, gdy jeszcze w roku 1925 obrót morski Polski wynosił w wywozie zaledwie *15 proc.*, a w przywozie 20,3 proc.

[1]) „Die Korridor-Gefahr". Das Problem des deutschen Ostens der europäischen Verständigung des Weltfriedens von ***. München 1930 Im Verlag der Süddeutschen Monatshefte.

[2]) Tamże str. 38.

Jest to dotychczas około 50 proc. ogólnego obrotu handlu zagranicznego w tonażu. Według ostrożnych przewidywań na podstawie szczegółowych obliczeń *handel morski Polski przez Gdynię i Gdańsk powinien osiągnąć 75 proc.* ogólnego obrotu handlu zagranicznego Polski [3]).

Sprawdzianem tych pomyślnych przewidywań jest przedewszystkiem statystyka niemieckich kolei, gdyż obrót Polski z portami niemieckiemi Hamburgiem, Bremą, Szczecinem i Królewcem wynosił (oprócz reeksportu) w r. 1928 — 1.100.000 t., a w r. 1929 — 800.000 t. w imporcie i eksporcie łącznie. W obrocie z portami niemieckiemi biorą udział towary wysokowartościowe (wełna, bawełna, cukier, towary kolonjalne i t. d.), a wraz z reeksportem dokonywanym przez niemieckich pośredników obrót ten należy ocenić na zgórą *1 i pół miljona ton,* wobec czego straty stąd wynikłe dla polskiego bilansu płatniczego sięgają *300 miljonów złotych [4]).*

Sumę tę, przy kierowaniu bezpośredniem transportów zamorskich przez Gdańsk i Gdynię, zarobiłyby corocznie polskie firmy handlowe, bankowe, spedycyjne, asekuracyjne itd., zatrudniające tysiące rąk roboczych. Widzimy, że polscy kupcy w dalszym ciągu popierają jeszcze Niemców i pracują na zubożenie Polski, nie wykorzystując w pełni portów polskich na Bałtyku.

[3]) Tegoż autora: „Zagadnienie dostępu Polski do morza". Nakł. Z. O. K. Z. Warszawa 1927, str. 247 i „Gospodarcze podstawy polskiego handlu morskiego". Nakł. Instytutu Bałt.. Toruń 1930.
[4]) „Dziennik Gdyński" Nr. 268 z 20. XI. 1930 r.

Nic więc dziwnego, że obroty morskie Gdańska i Gdyni nie osiągnęły swego największego rozwoju i muszą zwiększać się, jeżeli chcemy pozbawić Niemcy argumentów, że *mogą całkowicie obsłużyć morski handel Polski.*

Kupiec polski, sprowadzający lub sprzedający towary przez porty niemieckie, szkodzi interesom polskich kupców wogóle i dlatego zrzeszenia kupców polskich we własnym interesie powinny przeprowadzić kontrolę, *a przedewszystkiem tak zorganizować* własny handel w Gdańsku i Gdyni, ażeby ani jeden kupiec polski nie potrzebował korzystać z portów niemieckich.

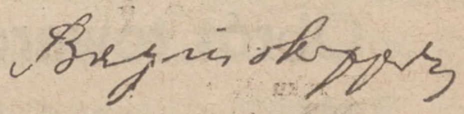
Najsilniejszym orężem z Niemcami, to uderzanie po kieszeni! Nietylko, że korzystają jeszcze z obrotu morskiego Polski, chcą nam wydzierać nadal polską ziemię!

Jestem głęboko przekonany, że *kupiectwo polskie* poprze świadomie cały naród polski, który *swego terytorjalnego dostępu do własnego morza nie da sobie wydrzeć.*

CAŁE KUPIECTWO POLSKIE NA FRONT DO GDAŃSKA I GDYNI, A ZWYCIĘŻYMY!

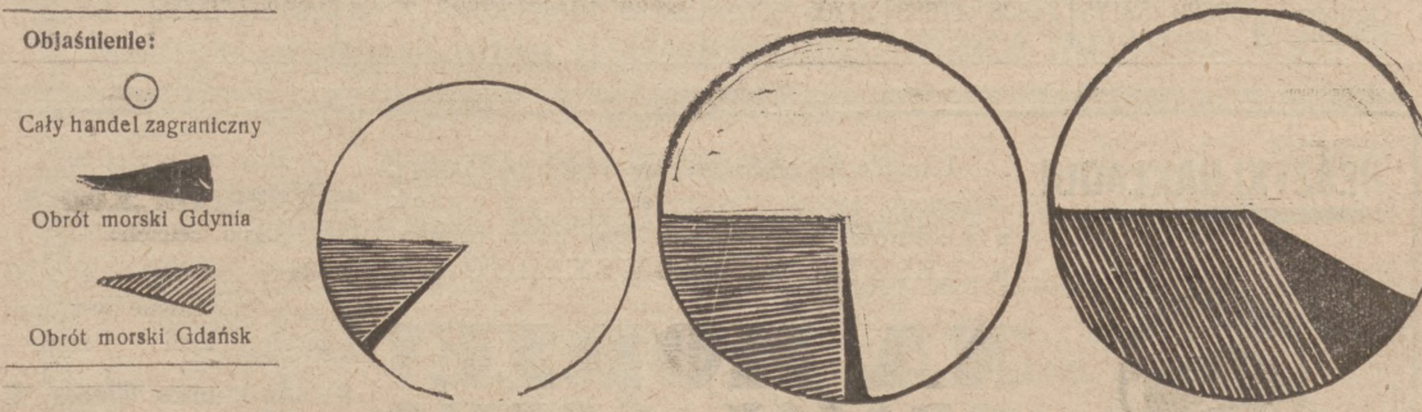
Warszawa, 30. 11. 30.





Jak pracują Gdańsk i Gdynia?

Handel zagraniczny — Gdańsk-Gdynia



	1925	1926	1929
Cały handel zagraniczny R. P. w tonnach	17 012 866	24 742 425	26 125 857
Obrót towarowy przez Port Gdańsk w tonnach	2 712 748	6 300 301	8 569 651
Obrót towarowy przez Port Gdynia w tonnach	55 571	414 561	2 823 502

Ruch statków w portach polskich w latach 1913 oraz 1924—1929

ROK	WESZŁO Liczba statków	Poj. w tys. netto reg. tonn	Ładunek w tys. tonn	WYSZŁO Liczba statków	Poj. w tys. netto reg. tonn	Ładunek w tys tonn	W tem węgla w tys. tonn
Port Gdańsk							
1913	2910	925	1234	2855	937	878	—
1924	3312	1635	738	3330	1648	1636	41
1925	3986	1870	691	3958	1864	2032	618
1926	5967	3432	641	5903	3396	5660	3404
1927	6950	3900	1517	6942	3933	6380	4103
1928	6198	4045	1832	6183	4027	6783	5369
1929	5396	3892	1793	5432	3918	6767	5322
Port Gdynia							
1913	—	—	—	—	—	—	—
1924	27	14	1	27	14	9	9
1925	85	75	2	72	71	50	37
1926	298	205	0	303	208	414	402
1927	530	423	7	519	416	889	878
1928	1108	985	190	1093	974	1767	1741
1929	1541	1445	324	1552	1458	2498	2452
1930 (I.-XI.)	1883	1862	484.383	2038	2.322	2831	2.690

Obrót towarowy statków P. P. Zegluga Polska

W roku 1928 . . . . 430.800 tonn towarów
„ „ 1929 . . . . 469.974 „ „

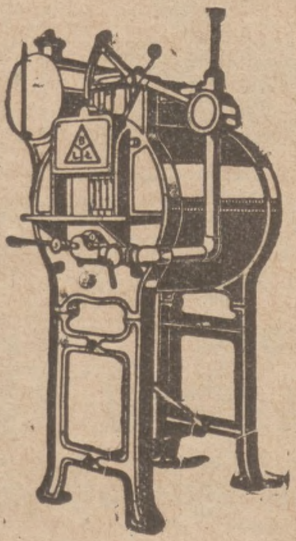
W roku 1930 III kwartał 135.227 tonn towarów
„ „ 1929 „ „ 166.234 „ „

Ruch podróżnych w porcie gdańskim

Porty	1924 przyjechało	1924 wyjechało	1925 przyjechało	1925 wyjechało	1926 przyjechało	1926 wyjechało	1927 przyjechało	1927 wyjechało	1928 przyjechało	1928 wyjechało	1929 przyjechało	1929 wyjechało	1930 przyjechało	1930 wyjechało
Ogółem	29629	52175	24828	41683	21705	55020	28939	70462	33928	77381	28580	72404	—	—

„BRACIA LANGE"

FABRYKA MASZYN i ODLEWNIA ŻELAZA, SP. AKC. w ŁODZI



DZIAŁ Budowy pieców przemysłowych wykonywa:

Piece jednokomorowe do hartowania, cementowania i odżarzania

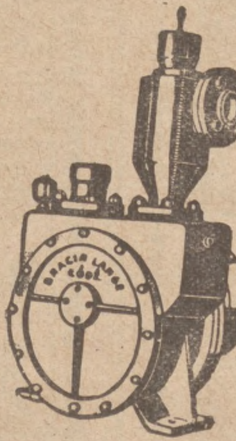
Piece dwukomorowe, specjalnie do hartowania stali szybkotnącej

opalane ropą naftową lub gazem.
Temperatura do 1300° C.

Piece do grzania przy zastosowaniu kąpieli solnej lub ołowianej, z opałem ropnym lub gazowym

Piece do odpuszczania, z opałem ropnym lub gazowym

Piece rotacyjne wywracalne



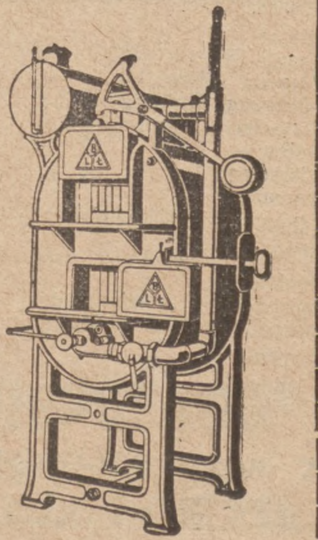
Piece elektryczne

Wentylatory

wysokiego ciśnienia

z ciśnieniem do 2000 m/m słupka wodnego, służące do uruchomienia pieców hartowniczych.

Turbowentylatory i ekshaustory



PROSPEKTY i OFERTY WYSYŁA SIĘ NA ŻĄDANIE BEZPŁATNIE

8310

T-WO AKC. BUDOWY TRANSMISJI, MASZYN i ODLEWNI ŻELAZA

J. JOHN W ŁODZI

wykonywa:

Pędnie i ich części. **Przekładnie zębate** jedno- i dwustopniowe oraz ślimakowe w skrzyniach oliwnych. **Koła zębate i ślimakowe. Naprężacze** jedno- i dwuramienne. **Walce młyńskie żeliwne** w stanie gotowym wraz z **rowkowaniem (ryflowaniem). Walce hutnicze. Ruszty** żeliwne twardzone. **Kotły kwaso- i ognioodporne** ze specjalnego żeliwa. **Tokarki i wiertarki** do obróbki metali. **Gładziarki (kalandry)** dla przemysłu włókienniczego i papierniczego oraz walce do nich. **Oryginalne kotły Strebel'a** oraz **radjatory** dwu- i czterosłupkowe dla ogrzewań centralnych.

Wielka Nagroda
(Grand Prix)
od Rządu
oraz
Wielki Złoty Medal
na P. W. K. w Poznaniu

Biura własne: 9226

Warszawa, Poznań, Kraków, Lwów, Gdańsk, Katowice, Lublin.

Informacje, specjalne prospekty, oferty na żądanie

Adres telegraficzny: Transmisja—Łódź, Transmisja—Warszawa i t. d.

Port Gdynia a główne szlaki morskie

(Odległość w milach morskich i kilometrach)

A. BAŁTYK.

Arensburg	262	mil morskich	485	km.
Dünamünde (Dźwinoujście)	312	„ „	578	„
Fridrichshafen	381	„ „	706	„
Göteborg	378	„ „	700	„
Helsinki	418	„ „	747	„
Kalmar	170	„ „	315	„
Kilonja (Kiel)	331	„ „	613	„
Kłajpeda (Memel)	110	„ „	204	„
Kołobrzeg (Kolberg)	145	„ „	269	„
Kjöbenhavn (Kopenhaga)	250	„ „	463	„
Królewiec	67	„ „	124	„
Kristianestad	505	„ „	986	„
Kronstadt	558	„ „	1.033	„
Malmö	249	„ „	461	„
Piława (Pilau)	40	„ „	74	„
Stockholm	336	„ „	622	„
Świnoujście (Swindemünde)	191	„ „	354	„
Szczecin	227	„ „	420	„
Travemünde	308	„ „	570	„
Windawa	201	„ „	372	„
Wismar	302	„ „	559	„

B. MORZE PÓŁNOCNE I OCEANY.

Objaśnienie: S — przez Kanał Sueski, P — przez Kanał Panamski, N — dokoła Przylądka Dobrej Nadziei.

Adelaida (S)	21.131	mil morskich	11.410	km.
Aden	5.340	„ „	9.890	„
Alexandria	3.785	„ „	7.010	„
Algier	2.400	„ „	4.445	„
Amsterdam	634	„ „	1.174	„
Antwerpia (Westgat)	760	„ „	1.408	„
Archangielsk	2.271	„ „	4.206	„
Bahia Blanca	7.300	„ „	13.520	„
Baltimore	4.400	„ „	8.149	„
Banama	5.550	„ „	10.279	„
Bangkok	9.790	„ „	18.131	„
Batavia	9.210	„ „	17.057	„
Batum	4.360	„ „	8.075	„
Barcelona	2465	„ „	4.565	„
Belfast	1.340	„ „	2.482	„
Bombay	6.980	„ „	12.827	„
Bordeaux	1.363	„ „	2.524	„
Boston	3.690	„ „	6.834	„
Boulogne	768	„ „	1.422	„
Bremerhaven	507	„ „	939	„
Buenos-Aires	7.020	„ „	13.001	„
Cadiz	1.930	„ „	3.574	„
Calcutta	8.660	„ „	14.038	„
Cherbourg	888	„ „	1 645	„
Colombo	7.410	„ „	13.723	„
Colon	5.380	„ „	9.964	„
Constanca	3.991	„ „	7.391	„
Corinto	6.160	„ „	11.408	„
Dover	743	„ „	1.376	„
Edinburg	842	„ „	1.359	„
Fiume	3.575	„ „	6.621	„
Galac	4.120	„ „	7.630	„
Genua	2.845	„ „	5.269	„
Gibraltar	1.985	„ „	3.676	„
Hamburg	533	„ „	987	„
Hammerfest	1.621	„ „	3.002	„
Havre	859	„ „	1.491	„
Halifax	3.360	„ „	6.223	„
Hongkong	10.410	„ „	19.279	„
Honolulu	10.160	„ „	18.816	„
Kamerun	5.200	„ „	9.630	„
Kap Finistere	1.430	„ „	2.648	„
Kap Horn	8.240	„ „	15.260	„
Kapstadt	6.780	„ „	12.557	„
Kartagena	2.173	„ „	4.024	„
Konakri	3.680	„ „	6.815	„
Konstantynopol	3.795	„ „	7.028	„
Lizbona	1.710	„ „	3.167	„
Las Palmas	2.375	„ „	4.399	„
London	783	„ „	1.450	„
Melbourne (S)	11.760	„ „	21.780	„
Montreal	3.820	mil morskich	7.075	km.
Montevideo	6 900	„ „	12.779	„
Malta	2.965	„ „	5.491	„
Marseille	2.675	„ „	4.954	„
Nagasaki	11.410	„ „	21.131	„
Neapol	2.990	„ „	5.537	„
New-York	3.940	„ „	7.297	„
New-Orlean	5.440	„ „	10.075	„
Odesa	4.126	„ „	7.641	„
Palermo	2.895	„ „	5.361	„
Panama	5.440	„ „	10.075	„
Pernambuco	4.810	„ „	8.908	„
Plymouth	967	„ „	1.791	„
Port Said	3.905	„ „	7.232	„
Rio de Janeiro	5.905	„ „	10.906	„
Pireus	3.470	„ „	6.426	„
Rotterdam	670	„ „	1.241	„
San-Francisco	8.760	„ „	16.324	„
Santa Cruz	6.630	„ „	12.279	„
Sebastopol	4.095	„ „	7.584	„
Sierra Leone	3.600	„ „	6.667	„
Singapore	8.970	„ „	16.612	„
Southampton	860	„ „	1.593	„
Sydney (S)	12.190	„ „	22.576	„
(P)	13.280	„ „	24.595	„
(N)	13.310	„ „	24.650	„
Triest	3.665	„ „	6.788	„
Tanger	2.017	„ „	3.735	„
Warna	3.950	„ „	7.315	„
Vlissingen				
(Westgat)	713	„ „	1.320	„
(Ostgat)	685	„ „	1.239	„
Władywostok	12.010	„ „	22.243	„
Yokohama (S)	11 920	„ „	20.156	„
(P)	13.460	„ „	24.928	„

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5717. firmy, wyrabiającej osie ruchome.

Nr. 5757. firmy, która dostarcza zatrzaski (zameczki) znane powszechnie a używane do jedwabnych gotowych motylków męskich.

Nr. 5852. firmy, wyrabiającej ozdoby do krat grobowych w formie liści.

Nr. 5920. firmy, wyrabiającej igły do maszyn do szycia.

Nr. 5980. firmy, dostarczającej przędło do wytwarzania powrozów z wełny drzewnej (Holzwolle-Seil-Spinnmaschine).

Nr. 5992. przedsiębiorstw w Poznaniu lub w Katowicach trudniących się sztucznem osuszaniem nowych budowli.

Nr. 5993. firmy, wyrabiającej nakładacze do mierzwy do pługów, wytłaczane z jednego kawała blachy stalowej, kompletnie montowane.

Nr. 6010. firmy, wyrabiającej masowo guziki tłoczone z blachy białej, mosiężnej oraz z niklowanej blachy żelaznej.

Nr. 6032. firmy, wyrabiającej pierścienie tłokowe.

Nr. 6033. fabrykanta zamków meblowych marki „Elzet".

Nr. 6035. hurtowni, dostarczającej śrut myśliwski.

Nr. 6038. firmy, wyrabiającej sikawki ręczne nadające się do czyszczenia samochodów, gaszenia małego pożaru, polewania ogrodów itp.

Nr. 6042. firmy krajowej, wyrabiającej części rowerowe jak: ramy, kierownice, przekładnie itd.

Nr. 6043. firmy, dostarczającej części zapasowe do maszyn do szycia.

Nr. 6044. firmy, dostarczającej piece do emaljowania ram rowerowych.

Nr. 6045. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia wewnętrzne dla handlu żelaza i sprzętów kuchennych.

Nr. 6048. firmy, wyrabiającej stalowe kufy.

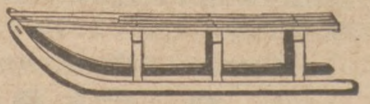
Nr. 6050. firmy, wyrabiającej przyczepki do traktorów i części zapasowe do przyczepek.

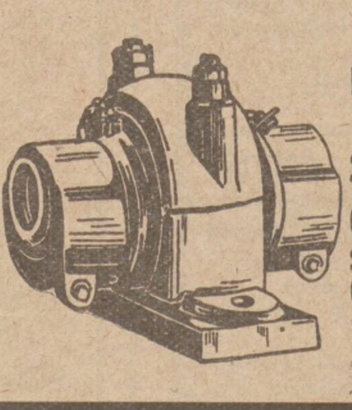
Nr. 6052. firmy, wyrabiającej pilniki do wyrobów precyzyjnych wykroi (sznytów) t. zw. Vallorber Feilen.

Nr. 6053. firmy, dostarczającej prasy (maszyny) do wyrobu cementowej dachówki.

Nr. 6054. firmy, dostarczającej maszyny do prasowania dachówek blaszanych we formie dachówek cegłowych.







TORUŃSKA FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

FR. STREHLAU i S-KA

T. Z O. P.

TORUŃ

Rabiańska 4 — Tel. 188

Wyrabia specjalne artykuły budowlane i to:

- Rynny spadziste z blachy cynk. we wszelkich rozmiarach
- Rynny dachowe półokrągłe we wszelkich przykrojach
- Szele do rur czarne i ocynk.
- Szele trapsowe do syfonu
- Rynneisy każdego gatunku
- Haki dachowe pocynkowane
- Okna dachowe pocynkowane
- Wiadra do smoły
- Rury spłuczkowe
- Kolana pojedyńcze do rur
- Szele do rur spłuczkowych
- Szele połączające do rur „Saxionia"
- Prysznice do pieców kąpielowych
- Rury przelewowe do wanien kąpielowych
- Kule cynkowe od 10-50 cm ∅
- Gwoździe papowe pocynkow.
- Puchaki kute, silne
- Kapy wypukłe z blachy cynk.
- Kołnierzyki do nalutowania na rynny
- Motki z twardego drzewa
- Kolby do lutowania
- Cyna do lutowania
- Rozety do kurków
- Pływaki do skrzynek klozet.

TOKARNIA METALI i SZLIFIERNIA

ZAKŁAD GALWANIZACYJNY

Cenniki na żądanie wysyłamy bezpłatnie.

9349

„Der Eisenhändler"

Berlin SW 68, Alte Jakobstr. 156/157

Znane najlepsze i ulubione pismo fachowe dla branży żelaza, towarów żelaznych, narzędzi, sprzętów domowych i kuchennych oraz handlu maszyn itp. Najlepszy informator źródeł zakupu i organ ogłoszeniowy dla wymienionych branż.

Wychodzi od 37-miu lat raz w tygodniu

Na życzenie numery okazowe.

Wszelkich wiadomości udziela się za nadesłaniem kosztów pocztowych

Korespondencja tylko w niemieckim języku



SREBRNY MEDAL na P. W. K. w Poznaniu.

Imadła kute promieniowe, młotki, klucze maszynowe prasowane i samochodowe, siekiery, łomy, łyżki do metali, młoty sprężynowe transmisyjne, wózki z unoszoną platformą.

FABRYKA MASZYN i NARZĘDZI

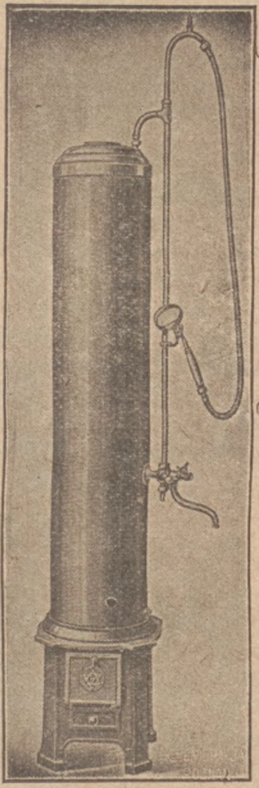
OŁDAKOWSKI i NEUMARK

właść.: Edward Neumark 9412

Łódź, Zakątna 81 :-: :-: telefon 100-71

NICKELWERK Sp. Akc.

PARUSZOWICE G. ŚL.



polecają swe pierwszorzędne

Piece kąpielowe

z blachy czysto miedzianej

dostosowane do palenia węglem lub drzewem

około	12	13	14" ∅
„	315	340	365 mm ∅
„	100	120	140 ltr.

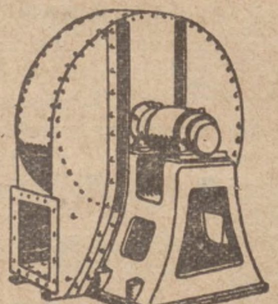
- **Deseń No. 101** brunirowane na kolor bronzowy
- **Deseń No. 102** błyszcząco klepane (młotkowane)
- **Deseń No. 103** młotkowane, kolor starej miedzi
- **Deseń No. 104** młotkowane w paskach, kolor błyszczącej miedzi
- **Deseń No. 105** z rowkami, kolor błyszczącej miedzi.

Piece te zaopatrzone są w Ia niklowane mosiężne baterje, w prostopadłą rurę odpływową i w półskośny natrysk. Na życzenie dostarcza się zamiast nieruchomego metalowego natrysku, ruchomy wąż metalowy z ręcznym natryskiem i zahaczeniem (za dopłatą).

Piece wysyła się w specjalnych skrzyniach bez zarzutu opakowane. Skrzynie przyjmuje się zpowrotem za policzeniem $^2/_3$ wartości, przy zwrocie tychże franco. Dostawa natychmiastowa ze składnicy.

W wypadkach gdzie specjalnie zależy na taniości, służymy piecami prima lakierowanemi z płaszczem cynkowym, miedzianą rurą opałową i miedzianem dnem, z obręczą niklową środkowo-czołową.

Wszelkie zapytania załatwiamy bezpośrednio. 8667



Wentylatory

na każde ciśnienie i każdą wydajność

dostarcza

Fabryka Maszyn Górniczych

Katowice-Załęże. 8296

Przy wszelkich korespondencjach

prosimy powoływać się na

„Rynek Metalowy i Maszynowy"

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Przeniesienie centrali Poznańskiego Towarzystwa Telefonów

W roku 1921 spółka z ograniczoną poręką Poznańskie Towarzystwo Telefonów przejęła z rąk obcych przedsiębiorstwo budowy i zbytu aparatów na prąd slaby a dzięki niestrudzonej energji kierownictwa, w kilku następnych latach rozwinęła się placówka ta do poważnych rozmiarów zarówno w zakresie produkcji własnej oraz handlu. Firma ta posiada stale na składzie obfity wybór wszelkiego rodzaju sprzętu telefonicznego, jak również kompletnych urządzeń telefonicznych najnowszych systemów, szeregowych, pół -i pełno - automatycznych oraz automatycznych w kombinacji z szeregowemi. Za wykonane prace i dostarczoną aparaturę posiada wspomniana placówka wyrazy najwyższego uznania ze strony instytucyj państwowych, samorządowych oraz prywatnych poważnych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, co chlubnie świadczy o jej zdolności dostawczej i konkurencyjnej.

Z chwilą rozwoju radjofonji, Poznańskie Towarzystwo Telefonów jako jedno z pierwszych na gruncie poznańskim, rozszerzając swe warsztaty mechaniczne, poczęło budować aparaty radjowe i równocześnie zaopatrzyło składnicę swoją w pierwszorzędny radjosprzęt tej dziedziny. Celem zadowolenia wzmagającej się liczby odbiorców i zapewnienia sprężystej obsługi, otworzyła firma magazyny sprzedaży **w Poznaniu, przy ul. Fr. Ratajczaka 39 oraz w Bydgoszczy** przy ul. Jagiellońskiej 65/66, prowadzone jako filje.

W ostatnim czasie centrala firmy przeniesioną została na **UL. PIEKARY NR. 16/17,** na co zwracając pp. interesentom uwagę, polecamy zarazem rdzennie polską placówkę tę wytwórczo - handlową zasłużonemu dalszemu poparciu.

—p—

Narzędzia marki H. P.

Pośród znajdujących się na rynku naszym w obiegu handlowym narzędzi przemysłowych, rzemieślniczych oraz dla celów specjalnych, renomowane wyroby marki **„H. P."**, cieszą się niezmiernie żywym popytem. Wyroby te wytwarzane z najprzedniejszych surowców w oparciu o długoletnią praktykę i doświadczenie, jako produkt masowy a jednak wysokiej wartości jakościowej, eksportowane bywają do różnych krajów, znajdując szerokie zastosowanie. Znak ochronny „H. P.", wybity na każdem narzędziu, stanowi gwarancję oryginalności i trwałości. Pod tym znakiem fabrykowane są narzędzia dla wszelkich działów produkcji metalowej i budowy maszyn, dla różnych gałęzi rzemieślniczych, dalej dla lotnictwa, samochodów, motocykli i rowerów. Hurtowa sprzedaż artykułów tych powszedniego i szerokiego zbytu spoczywa w rękach firmy **R. Martinek i Ska.** z o. o. **w Poznaniu przy Alejach Marcinkowskiego 15, I. piętro.** Na życzenie odbiorców, wysyła wskazana firma cenniki względnie służy szczegółową ofertą.

Hurt żelaza i wyrobów żelaznych

Na polu krajowego hurtowego handlu żelazem i wyrobami żelaznemi tak w zakresie rozmiarów oraz organizacji przodujące stanowisko działalnością i zasięgiem swym zajęło **Towarzystwo Kontynentalne dla Handlu Żelazem Kern i Ska. w Krakowie, ul. Kopernika 6.** Placówka ta posiada własną fabrykę armatur i odlewnię metali w Łagiewnikach koło Krakowa a poza tem reprezentuje najpoważniejsze huty krajowe i specjalne zakłady przemysłowe, dostarczając towary po oryginalnych cenach fabrycznych względnie syndykatowych i to ze składów własnych względnie odnośnych hut. Dobrze ustosunkowane jako przedsiębiorstwo hurtowe pierwszej kategorji, Towarzystwo Kontynentalne jest wielce korzystnem źródłem dostawy żelaza, blachy, gwoździ i drutu wszelkiego gatunku, dalej dostarcza równie konkurencyjnie części płużne, odlewy żeliwne i maszynowe, urządzenia łazienkowe częściowe i kompletne, zwykłe oraz luksusowe, rury kuto - żelazne, żeliwne, mosiężne i miedziane, wszelkie materjały wiertnicze jak rury, liny, żerdzie, łańcuchy i t. d., szyny normalne, wąskotorowe i akcesorja, wyroby kute jako to podkowy, kilofy, siekiery, motyczki oraz inne, wreszcie odlewy stalowe, armatury i łączniki dla wszelkich przewodów.

Dla sprężystszej obsługi licznych odbiorców, firma omawiana otrzymuje oddziały sprzedaży: **w Poznaniu,** przy ul. Piekary 16/17 (Gmach „Apollo"), **w Warszawie,** ul. Marszałkowska 117, **we Lwowie,** ul. Kopernika 18, **w Królewskiej Hucie,** ul. Katowicka 32/34, **w Borysławiu,** ul. Drohobycka, **w Trzebini,** ul. Chrzanowska oraz **w Gdańsku** Muenchengasse 4/6.

—p—

Aparaty precyzyjne wyrobu krajowego

Szanownym Czytelnikom naszym z grona kupiectwa artykułów technicznych oraz pp. przemysłowcom zwracamy uwagę na zamieszczone w dzisiejszym numerze ogłoszenia fabryki precyzyjnych aparatów **Ignacy Ciechurski we Włocławku, przy ul., Stodólnej 46.**

Specjalizowane w swym zakresie pracy przedsiębiorstwo to wytwórcze wykonuje najnowszej konstrukcji i różnych systemów manometry, termometry dla celów przemysłowych maszyn i urządzeń ogrzewalnych, również pirometry i ciągomierze. Aparaty te pod względem precyzyjnego wykonania z pełną gwarancją za dokładność, dorównują najprzedniejszym tego rodzaju fabrykatom zagranicznym, z którego to względu znaleźć winny pośród interesowanych sfer możliwie najliczniejszych propagatorów ich rozpowszechnienia i zastosowania.

Dysponując odpowiedniem urządzeniem technicznem oraz personelem wykwalifikowanym, firma Ciechurski przeprowadza we własnych warsztatach naprawę instrumentów i aparatów precyzyjnych wszelkich systemów, wykonując każde zlecenie sumiennie, fachowo i w terminie najkrótszym.

—p—

„MARS"

WYTWÓRNIA KUCHEN POLOWYCH

W RZESZOWIE

Telefon 24 Telefon 24

PRODUKUJE MASOWO:

szafki odzieżowe stalowe robotnicze
szafki narzędziowe stal.
stołki warsztatowe na stal. tłocz. nóżkach

wozy, beczkowozy
zbiorniki, rezerwuary
parniki najwyższej jakości
pralnie mechaniczne i ręczne
suszarnie dla pralni

Masowe artykuły z żelaza, blachy i drzewa.

9596

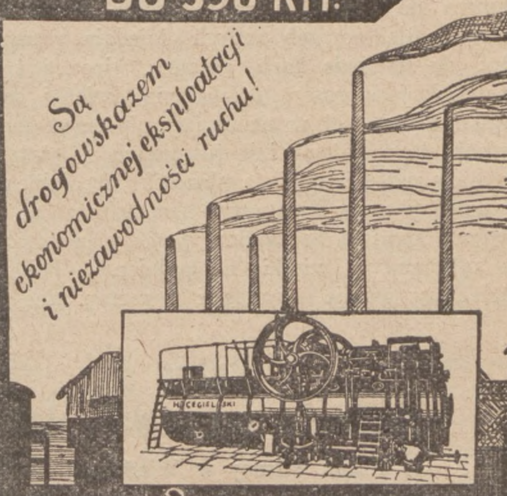
CEGIELSKIEGO

LOKOMOBILE

PRZEMYSŁOWE

DO 350 KM.

Są drogowskazem ekonomicznej eksploatacji i niezawodności ruchu!



H. CEGIELSKI

SP. AKC. W POZNANIU.

9110

Miejsce zarezerwowane

dla firmy

Lloyd Bydgoski

Tow. Akc.

BYDGOSZCZ, ul. Grodzka 28/29.

Telefony: 471, 472, 259.

Wielki Srebrny Medal na P. W. K. 1929 r.

JÓZEF LEWIŃSKI, WŁOCŁAWEK

FABRYKA KAMIENI MŁYŃSKICH

ISTNIEJE OD R. 1880

Poleca znakomitej dobroci dla młynarstwa zbożowego

Kamienie francuskie naturalne



złożone z oddzielnych sztuk oryginalnego franc. La Ferté kwarcu.

Kamienie sztuczne:

Kwarcowe z najlepszego francuskiego La Ferté kwarcu.

Kwarcowo-szmerglowe, szmerglowe i sztuczne piaskowe do perlaków.

Kamienie francuskie do mielenia farb, glazury, gipsu itp.

Nakładanie świeżej masy kwarcowej lub szmerglowej w maszynach do czyszczenia zboża, łuszczarkach, perlakach i śrutownikach.

Płyty gotowe z masy kwarcowo-szmerglowej dla odnawiania zużytych kamieni bez żadnych fachowców.

9595

Produkcja kamieni młyńskich

Już przeszło 50 lat istnieje **we Włocławku** fabryka kamieni młyńskich **Józefa Lewińskiego,** która w swym zakresie pracy jest jednem z najpoważniejszych krajowych przedsiębiorstw tej dziedziny. Fabryka wytwarza i poleca znakomitej dobroci kamienie francuskie naturalne dla młynarstwa zbożowego, złożone z oddzielnych sztuk oryginalnego kwarcu La Ferté. Prócz tego magazyn fabryczny zaopatrzony jest stale w wybór kamieni sztucznych kwarcowych, kwarcowo-szmerglowych, szmerglowych, i z piaskowca do perlaków, dalej dostarcza firma Lewiński kamienie dla potrzeb innych dziedzin przemysłowych jako to: do mielenia farb, glazury, gipsu i t. p., oraz przeprowadza naprawy, nakładanie świeżej masy kwarcowej lub szmerglowej w maszynach do czyszczenia zboża, łuszczarkach, perlakach i śrutownikach. Ostatnio wprowadzone zostały przez omawianą placówkę specjalnego rodzaju płyty gotowe z masy kwarcowo-szmerglowej do odnawiania zużytych kamieni bez żadnej pomocy fachowców, co stanowi w młynarstwie wielkie udogodnienie. Fabrykę włocławską polecamy usilnie uwadze i poparciu sfer interesowanych.

—p—

Ważne dla wytwórców opakowań blaszanych

Firma **Franz Stiasny w Wiedniu I.** Köllnerhofgasse 6, trudni się od długich już lat dostawą surowca oraz farb dla przemysłu chromolitograficznego na blasze i wyrobu opakowań blaszanych. Hurtownia wymieniona dostarcza angielską i niemiecką blachę białą i czarną w partjach jedynie większych dla fabryk oraz specjalne farby do druku na blasze. Na ostatni artykuł posiada firma Stiasny generalną reprezentację dwóch światowej sławy fabryk i to holenderskiej oraz niemieckiej. Holenderska fabryka „Saturnus" zdobyła na rynku światowym rozgłośną renomę wyrobem niezrównanej niemal jakości lakierów złotych do nadruku blaszanych puszek konserwowych, dalej lakierów do druku plakatów na blasze, lakierów srebrnych, lakierów emaljowych do sztancowania białych i kolorowych dla nadruku puszek blaszanych i tub cynowych. Wszystkie te gatunki farb odznaczają się wysoką zdolnością krycia, dużą wydajnością, pięknością i pełnią barwy oraz połyskiem a nadzwyczajną ich zaletą jest to, że po ukończeniu druku można poddawać je sztancowaniu bez uprzedniego natłuszczania. Zastosowanie tych lakierów, podnosi znacznie wartość jakościową gotowych fabrykatów i tem tłumaczy się szeroki ich zbyt. Jak wspomnieliśmy, firma Stiasny reprezentuje również najstarszą niemiecką fabrykę farb dla przemysłu graficznego Jaenecke & Schneemann A. G. w Hanowerze i dostarcza słynne jej farby do druku na blasze, które wyróżniają się wszelkiemi zaletami jak światłotrwałością, nigdy nie zawodzącą zdolnością lakierowania i krycia powierzchni, odpornością na gorąco i gotowanie i t. d. Farby te wytwarzane są we wszystkich życzonych odcieniach barw do druku na blasze i papierze, oraz do wyrobu tub cynowych i staniolowych. Firma Stiasny wysyła na życzenie opróbkowane oferty franko i oclone do każdej stacji na terenie Polski, na co interesowanym szczególną zwracamy uwagę.

—p—

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Oświetlenie w warsztacie

Nastają znowu długie wieczory, dnie pochmurne, w których warsztaty muszą być oświetlone, aby móc jakąkolwiek pracę w nich wykonać. Światło dla pracy jest warunkiem niezbędnym i tem powinno być lepsze, im delikatniejszą jest praca, którą mamy wykonać i im więcej dokładności i uwagi wykonanie jej wymaga. Z tego wynika, że oświetlenie pracowni należy do głównych warunków dokładnej i wydatnej pracy.

Dobre oświetlenie umożliwia oku spełnianie jego funkcyj, zapobiega przedwczesnemu wyczerpaniu jego siły wzrokowej, ułatwia pracę, podnosi wydajność pracy, zapobiega nieszczęśliwym wypadkom, utrzymuje dobrego, wesołego, radosnego ducha pracownika. To wszystko spełnia dobre oświetlenie, które musi być dostosowane do jakości i rodzaju pracy, a więc nie powinno być ani za słabe, ani za mocne, nie powinno stwarzać cieni, ani też oślepiać pracownika. Padać ono powinno zgóry i oświetlać cały lokal, a głównie cały warsztat pracy równomiernie.

W pracowniach mamy do czynienia z dwojakiego rodzaju oświetleniem, mianowicie potrzebne jest oświetlenie ogólne i oświetlenie miejscowe. Ogólne oświetlenie umieszcza się u sufitu, względnie u ścian wysoko. Służy ono do ogólnego oświetlenia całej pracowni i zwykle świateł takich trzeba więcej. Te światła jednak nie są wystarczające dla pracy przy poszczególnych warsztatach. Dlatego każdy warsztat powinien mieć jeszcze swoje własne oświetlenie bezpośrednie, które rzuca żywy snop promieni właśnie tylko na dany warsztat i neutralizuje, czyli znosi refleksy, odbijania i załamywaia się promieni oświetlenia ogólnego.

Oświetlenie lokalu, a głównie warsztatu pracy zależy od ułożenia lampy. W lokalach niskich dobre są lampy umocowane zaraz pod sufitem; w wysokich lokalach niezbędne są lampy wiszące — spuszczane. Głównie zważać trzeba na to, by lampy nie rzucały na warsztat ostrych cieni, ani ostrych snopów promieni, gdyż łatwo wprowadzają oko w błąd i powodują nieszczęśliwe wypadki. Nad kotłami umieszczać można, o ile te są przy ścianie, lampy ramienne, z kloszami rozpraszającemi promienie świetlne.

Ważny wynalazek w przemyśle żelaznym

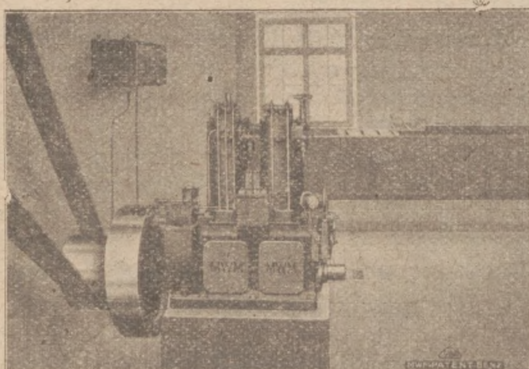
Pewien młody technik szwedzki, nazwiskiem Harry Johansson, wynalazł sposób pokrywania żelaza aluminjum przy temperaturze 900 stopni Celsjusza. Dzięki tej jego metodzie żelazo nie rdzewieje i jest zabezpieczone przed utlenianiem się oraz przed niszczącem działaniem żrących gazów i płynów. Przy tym nowym procesie żelazo zostaje nietylko pokryte warstwą, zawierającą aluminjum, lecz także przeniknięte białym metalem, przez co uzyskuje się stop o wielkiej odporności. Postępowanie to zostało zbadane przez Zakłady Żelaza i Stali „Sandviken". Okazały się przy tem tak wspaniałe rezultaty, że koncern „Sandviken" zdobył prawo monopolu dla Szwecji, Norwegji, Danji i Finlandji na eksploatowanie tego wynalazku, specjalnie celem wytwarzania walcowanych na zimno rur i taśm żelaznych, używanych do opakowania celulozy. Inne fabryki szwedzkie mają zamiar zastosować tego nowego wynalazku przy fabrykacji walcowanej na gorąco blachy żelaznej, której używa się do kuchenek, pieców, do cylindrów od motorów na oliwę, do aparatów gospodarstwa mlecznego, rozdrabniaczy do mięsa i in. Celem eksploatacji tego wiele obiecującego wynalazku zostało utworzone specjalne towarzystwo p. n. „Aktienbolaget Stockholms Aluminiseringsfabrik".

Wysokoprężny zbiornik spawany ze stali chromo-wanadowej

Wytwórnia A. C. Smith Corp. w Milwaukee zainstalowała zbiornik spawany na ciśnienie ze stali chromo-wanadowej, a służyć ma on do pewnego procesu chemicznego. Grubość ścianek zbiornika wynosi 89 mm., długość 10058 mm., średnica w świetle 660 mm. Przed ustawieniem zbiornika poddano go wielokrotnym próbom na ciśnienie 560 atm. oraz ostukiwano, a następnie doprowadzono ciśnienie próbne do 700 atm., przy którym dokonano badań stanu zbiornika. Pomiary wykazały, że w zbiorniku nie ukazały się ani rysy ani niedopuszczalne odkształcenia, wobec czego bezpośrednio po tej próbie ustawiono zbiornik na miejscu. (Power.)

Bezsprężarkowy silnik Diesla — najekonomiczniejszem źródłem siły

Wypierając coraz więcej inne maszyny cieplikowe, silnik Diesla uzyskał wielostronne zastosowanie dopiero z chwilą ukazania się na rynku silnika bezsprężarkowego, zwłaszcza silnika Diesla M. W. M. patentu Benz, przedkomorowego, przy którym to udało się spotęgować wyzyskanie ciepła do 35%, a nawet 37%.

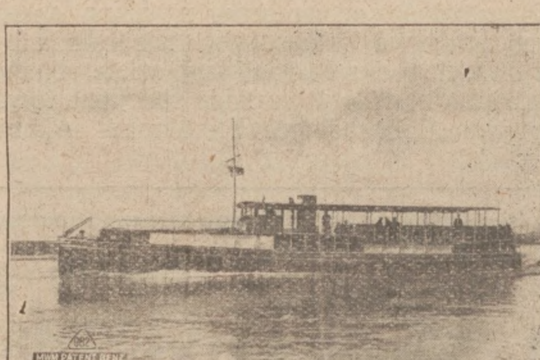


Stacjonarny bezsprężarkowy silnik dieslowski patentu Benza średniej mocy.

Zależnie od mocy silnika i zawartości cieplnej olejów pędnych zużycie paliwa obniżyło się przy użyciu tych silników do mniejwięcej 170—200 gramów na KM-godzinę.

Ta wielka oszczędność w zużyciu paliwa nie jest przytem wcale zależną od ściśle określonego oleju pędnego, albowiem dzięki systemowi wtryskowemu motory na zmianę paliwa zupełnie nie są wrażliwe.

Nadają się zatem wszelkie oleje skalne i ich przetwory destylacyjne, jako to: nafta, olej gazowy, mazut, olej parafinowy żółty i brunatny, a nawet oleje roślinne i po większej części oleje wydobywane w Ameryce Środkowej i Południowej i w Australji. Przy użyciu tych trudnozapalnych olejów nie zachodzi poza tem niebezpieczeństwo ognia lub eksplozji, co stanowi pierwszorzędną zaletę pracującej maszyny.



Statek motorowy, wyposażony w bezsprężarkowy dieslowski silnik patentu Benza.

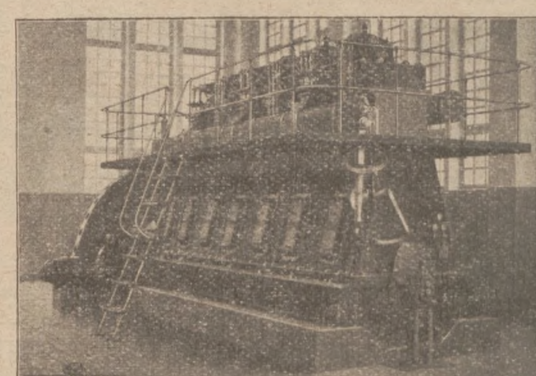
Silnik zwykłej, stojącej budowy nie zajmuje przytem więcej miejsca, niż silnik elektryczny równej mocy i daje się umieścić na stosunkowo niewielkiej przestrzeni. Niezależność silnika od rodzaju i zawartości cieplnej oleju pędnego pozwala na używanie go nawet w miejscowościach, najbardziej od centr przemysłowych odległych.

Uwzględniając oprócz niskich kosztów kupna i ruchu stałą i szybką gotowość tego silnika do pracy nie można zaprzeczyć, że motor Diesla jest najekonomiczniejszym ze wszystkich używanych dziś silników.

Bezsprężarkowe silniki Diesla mają zastosowanie we wszystkich zakładach przemysłowych, a mianowicie:

w rolnictwie i leśnictwie do zapędu młockarń i sieczkarń w olejarniach i młynach zbożowych, w przemyśle budowlanym do zapędu dźwigów, mieszarek do betonu i walców drogowych, w przemyśle ceramicznym przy maszynach do mielenia i gniecenia, następnie do zapędu pomp w zakładach wodociągowych, w piekarniach, drukarniach i w większych hotelach oraz w rzeźniach do zapędu prądnic elektrycznych i maszyn chłodniczych.

Dysponując urządzeniem do wytwarzania siły można równocześnie pokryć w ten sposób zapotrzebowanie na elektryczność, zwłaszcza, że tania siła zapędowa motoru pozwala na produkcję energji elektrycznej o wiele tańszej niż to możliwe jest w elektrowniach publicznych. Dla tych celów łączy się silniki wprost z prądnicami elektrycznemi (Dynamo-maszynami) przez co zależnie od mocy silnika można energję nawet w pewnej ilości przesyłać do zużycia poza obrębem zakładu.



Bezsprężarkowy silnik dieslowski patentu Benza w dużej siłowni.

Dla omawianych wyżej celów równomierny i wolny od wstrząśnień bieg silnika coprawda wystarcza; dla polepszenia stopnia nierównomierności trzeba jednak silnik zaopatrzyć w cięższe koło rozpędowe i nadzwyczaj czułe regulatory, reagujące na każdą zmianę w obciążeniu maszyny. Z tego też powodu ilość obrotów nie podlega wahaniom nawet w skomplikowanych przedsiębiorstwach prądu zmiennego. Na wypadek większego zapotrzebowania i dla elektrowni używa się jako maszyny głównej i zapędowej silnika wielocylindrowego.

Dzięki swej elastyczności w biegu silnik Diesla oddaje także znakomite usługi jako motor na statkach. Do tych celów buduje się silniki do mocy 60 KM. z trybem zwrotnym 3 nastawień: „naprzód", „stop", i „wtył", natomiast większe silniki, 6-cylindrowe do kilku 1000 KM. mocy z bezpośredniem sterowaniem. Nawrót uskutecznia się bez trudności z „naprzód" na „wtył" w ciągu 15—20 sekund, ponieważ 6-cylindrowa maszyna reaguje w każdej pozycji korby.

Puszczenie silnika w ruch następuje zapomocą powietrza ścieśnionego, wytworzonego podczas biegu maszyny.

Komunikacja i Transport

Przyspieszenie biegu pociągów

Zakończone w tych dniach obrady między dyrekcyjne w sprawie przyszłego układu jazdy doprowadziły do uchwalenia kilku zmian, będących pewnym krokiem naprzód na drodze europeizacji naszych kolei. M. in. znaczna część pociągów pośpiesznych będzie przy zachowaniu dotychczasowej szybkości przemianowana na t. zw. „pociągi przyspieszone" z taryfą normalną (osobową), co znacznie skróci podróże dalekobieżne bez podniesienia kosztów przejazdu.

Dość znacznemu przyspieszeniu ulegną pociągi pospieszne na linjach z Warszawy do Krakowa, Poznania, na dystansie Kraków—Lublin i t. d. Rozpoczęta w roku b. akcja w kierunku przyspieszenia biegu i kasowania zbyt częstych postojów pociągów ma być kontynuowana. Największemu przyspieszeniu mają ulec pociągi na dystansie Kraków—Lwów, ponadto zaś na linji Warszawa—Poznań przez Strzałkowo. Od 15 maja wprowadzony będzie nowy pociąg pospieszny, wychodzący z Warszawy gł. o 5 rano w kierunku na Łódź kal. i dzielący się w Ostrowie Wlkp. na dwie partje: do Wrocławia i Poznania.

Na ostatniej konferencji międzynarodowej delegacja polska usiłowała uzyskać krótsze połączenie Warszawy z Paryżem, tak, aby pociągi, odchodzące rano z dworca głównego, zdążyły na następny dzień przed północą na Gar du Nord w Paryżu. Usiłowania te napotkały jednak na trudności ze strony kolei niemieckich, których delegaci zastrzegli się, że do 15 maja nie zdążą już porobić odpowiednich zmian w rozkładach swoich pociągów; obiecali jednak poczynić je od 1932 r.

Pożyteczne i zdawna oczekiwane inowacje władz kolejowych są spowodowane współzawodnictwem: na dystansach międzynarodowych szlaków samolotów, a w wewnętrznej komunikacji — autobusowych.

Naszem zdaniem jednak należałoby pomyśleć o przyspieszeniu biegu pociągów także na szlakach pobocznych przez skasowanie zbyt długich postojów na stacjach. Tu na zachodzie ludność specjalnie odczuwa to jako naglącą potrzebę.

Usprawnienie komunikacji towarowej

W dn. od 24 do 30 listopada odbyła się w Amsterdamie międzynarodowa konferencja w celu opracowania międzynarodowego rozkładu jazdy pociągów towarowych i dalekobieżnych na okres od 15 maja 1931 r. do 15 maja 1932 r.

Na konferencji osiągnięto dalsze usprawnienie przewozu ładunków komunikacji międzynarodowej. M. in. postanowiono ładunki z Łotwy i Rosji w komunikacji tranzytowej przez Polskę wysyłać drogą krótszą przez Kutno, Strzałków i Poznań, a nie, jak dotąd, przez Łódź-Kaliską i Ostrów. Dotyczy to ładunków idących przez Turmont, Zahacie i Stołpce w kierunku do Niemiec i przez Niemcy. Natomiast ładunki idące przez Zdołbunow zdecydowano wysyłać przez Kowel, Dęblin, Łódź-Kaliską i Skalmierzyce. Opracowano również nowe połączenie Grecji z Polską.

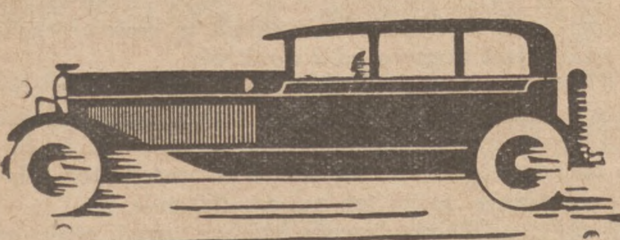
Następną konferencję postanowiono zwołać do Monachjum 8 kwietnia 1931 roku.

Konkurencja przewodów rurowych z kolejami żelaznemi w Stanach Zjednoczonych

„Frankfurter Ztg." z dnia 15. bm. zamieściła artykuł swego nowojorskiego korespondenta, w którym zwrócono uwagę na poważną konkurencję, jaką amerykańskim kolejom żelaznym czyni stale rozbudowująca się sieć gazowych i naftowych przewodów rurowych. Wiadomem jest, że koleje Stanów Zjedn. oddawna już odczuwają bardzo uciążliwie konkurencję żeglugi kanałowej i rzecznej, aeroplanów (w komunikacji pasażerskiej głównie) oraz rozwijającego się stale ruchu samochodowego. Jako dalszy czynnik konkurencyjny uważane są przewody rurowe dla gazu i produktów naftowych, już obecnie stanowiące w Stanach Zjedn. sieć o łącznej długości 50.000 mil, a więc prawie siedmiokrotnie dłuższą, niż szerokość kontynnentu amerykańskiego. W przewozach kolejowych ropa naftowa stanowi wartościowo zaledwie 0,5 proc., a gazolina i produkty rafineryjne 5,5 proc., a więc nawet zupełne zniknięcie tego przewozu wskutek rozwoju rurociągów — nie stanowiłoby dla interesów kolejowych poważniejszego niebezpieczeństwa. Niebezpieczeństwo jednak istnieje i leży w tem, że z chwilą powstania rurociągu gaz ziemny, względnie nafta nabywa tak wielkiej zdolności konkurencyjnej wobec węgla, że wypiera go z rynku niemal zupełnie i w tempie nader szybkiem.

Pierwsza kolej podziemna w Afryce

W ostatnim roku w Algierze podjęto prace około budowy kolei podziemnej, które doprowadzono w okresie jesieni tak daleko, że uruchomienie pierwszego odcinka nastąpi prawdopodobnie już w marcu, a najpóźniej w maju przyszłego roku. W głębokości kilku metrów pod poziomem ulic, na których dotąd spacerowali bosi Arabowie, wybudowano tunel długości kilku kilometrów, gdzie kursować będą pociągi pospieszne, mające utrzymywać komunikację z dworcami licznych linij dojazdowych kolei zębatej.



Dział Samochodowy

Zwycięski pochód małego samochodu

„Automobil jutrzejszy" — oświadczył jeden z najwybitniejszych przemysłowców automobilowych Anglji — „będzie miał conajmniej o 200 części mniej niż dzisiejszy".

Trzeba przyznać, że taka opinja nie jest pozbawiona uzasadnienia. W Anglji wzrasta z roku na rok produkcja samochodów małych. Kto nie może pozwolić sobie na kupno wielkiego samochodu luksusowego klasy „Rolls-Royce'a" lub „English-Daimlera", kupuje najchętniej najtańszy samochodzik mały, odwracając się od tak zwanych samochodów średniej klasy. Samochodziki małe posiadają motory o pojemności około półtora litra, a przy budowie ich zrezygnowano z wszystkiego co nie jest koniecznem, a służy tylko do zwiększenia wygody jadącego. Dzięki temu konstrukcja tych samochodów jest nadzwyczajnie uproszczona, obsługa łatwa, a konserwacja nie wymaga utrzymywania szofera.

Najdziwniejszem jest jednak to, że angielskie małe samochodziki znalazły niesłychane wprost powodzenie w Ameryce. Według patentów angielskich zaczęto przed niespełna rokiem produkować typ małego samochodziku w Stanach Zjednoczonych i w ciągu pierwszych kilku miesięcy sprzedano 150.000 sztuk. Doskonałym zbytem cieszy się mały angielski samochodzik także i w Niemczech, gdzie według patentu Austina budują go Bayerische Motorenwerke (B. M. W.).

W Polsce z powodu fatalnego stanu dróg samochodzik ten niema wielkich szans powodzenia dopóki nie zostanie odpowiednio ulepszony, t. j. dopóki nie otrzyma łamanych osi i innego mechanizmu kierownicy. Próby zbudowania takiego małego samochodu lekkiego, podjęte zostały przez kilka fabryk w Niemczech i niewątpliwie ukaże się wkrótce taniutki, popularny samochodzik.

Ford rozbudowuje swe zakłady

Zakłady Forda ogłaszają komunikat donoszący, iż Ford inwestuje obecnie 60 miljonów dolarów w przedsiębiorstwa swoje tak w Stanach Zjednoczonych, jak i w Europie. Wszystkie fabryki Forda są powiększane i ulepszane, a oprócz tego budowanych jest pięć nowych fabryk Forda w Stanach Zjednoczonych, jedna w Niemczech, jedna w Holandji, jedna w Kanadzie, i jedna w Dagenham, w Anglji. Produkcja roczna tej ostatniej obliczona jest na 200 tysięcy samochodów, tak, że pokryje ona całe zapotrzebowanie Europy.

Nowy stop aluminjowy

Nowy amerykański stop aluminjum, nadający się doskonale do wyrobu tłoków.

Tow. „Aluminium Co. of America" wypuściło ostatnio nowy stop aluminjum pod nazwą Nr. 132. Stop ten, przy dużej wytrzymałości i twardości wyróżnia się stosunkowo małą rozszerzalnością termiczną (189. 10^{-7} w porównaniu z 221. 10^{-7} i innych stopów aluminjowych. Żeliwo 106. 10^{-7}). Należy przytem dodać, że obecnie na odlewy bloków cylindrowych zaczynają też używać żeliwa, wytwarzanego przez International Nickel Co., które posiada spółczynnik rozszerzalności cieplnej o prawie tej samej wartości (180. 10^{-7}). Z tego właśnie powodu nowy stop aluminjum znajdzie wkrótce prawdopodobnie bardzo szerokie zastosowanie.

Gigantyczny raid samochodowy

Automobilista francuski Locot postanowił za jednym zamachem przebyć 100.000 klm., przejeżdżając dziennie 900 klm.

Locot rozpoczął raid w dniu 10-go sierpnia, który trwa nadal. W ciągu tego czasu automobilista wykonywa ściśle swoje postanowienie i przebywa dziennie 900 klm. Ciężką tę próbę samochód wytrzymuje bardzo dobrze i niewątpliwie ukończy ją pomyślnie w najbliższych dniach, skoro do chwili obecnej przebył już około 80.000 klm.

Maszyna, na której jedzie wytrwały automobilista, jest pięciokonnym wozem produkcji francuskiej.

Pierwsze drogi stalowe

Wzmacnianie nawierzchni dróg siatkami drucianemi.

The Iron Age z 21. 10. 1930 r. donosi, że w Stanach Zjedn. zbudowano drogę, w której zastosowano jako tworzywo nawierzchni stal, a mianowicie: na uwałowanem podłożu drogi ułożono podkładkę stalową, którą pokryto najprzód warstwą mieszaniny piasku z asfaltem, a następnie warstwą klinkieru 3-calowego. Budowniczowie tej drogi spodziewają się, że ich metoda da nawierzchnię wyjątkowo trwałą, zawsze gładką, *odporną na wpływy atmosferyczne i na tworzenie się rys*, a równocześnie *niedroższą* niż inne wysokowartościowe nawierzchnie drogowe.

Jest to tylko nowa metoda użycia żelaza jako tworzywa nawierzchni, gdyż znajduje ono zastosowanie w budownictwie dróg już od dłuższego czasu w postaci *wkładek z siatki drucianej lub z żelaza taśmowego do dróg betonowych, dając dobre usztywnienie i chroniąc powierzchnię betonową od pęknięć.*

W Ameryce użyto do tego celu w 1929 r. ca. 8.000 t. żelaza, aczkolwiek siatka żelazna w budownictwie dróg znana jest dopiero od 2 do 3 lat.

W Anglji nowe drogi samochodowe budowane są zwykle z betonu z wkładkami z siatki drucianej lub jednolitej. W ciągu ostatnich 10 lat wydawano na budowę takich dróg ca. Ł. 500.000, a w następnych 5 latach preliminuje się na ten cel ca. 250 milj. Ł.

We Francji wybudowano próbne drogi, stosując jako nawierzchnię kostki odlewane z żelaza, które mogą być masywne lub wypełnione betonem.

Również w Niemczech przyjął się sposób wzmacniania dróg betonowych, asfaltowych itp. wkładkami z siatki żelaznej; ostatnio wykonano także w Polsce próbne drogi z betonu. To też nie od rzeczy będzie wskazać na dodatnie wyniki, osiągnięte zagranicą przy stosowaniu wkładek z siatki drucianej, co zwłaszcza ma duże znaczenie przy intensywnym ruchu na naszych nielicznych szlakach komunikacyjnych i w naszych warunkach klimatycznych.

Statystyka drogowa w Stanach Zjednoczonych

W Stanach Zjednoczonych znajduje się obecnie 662.345 mil dróg ulepszonych, to znaczy posiadających trwałe pokrycie cementowe, asfaltowe, lub żwir, jak oblicza Amerykańskie Stowarzyszenie Automobilistów.

Najwięcej dróg ulepszonych znajduje się, jak wykazuje to zestawienie, w stanie Indiana, gdzie jest ich 51.314 mil dróg bitych, nie wliczając w to dróg zupełnie nieulepszonych, nie mających nic prócz ziemi na swej powierzchni. Dalej co do ilości dróg ulepszonych, idą stany: Ohio 48.503 mil dróg ulepszonych; Minnesota 34.501; New York 32.713; North Carolina 29.649; Pensylvania 26.145; Texas 26.012; California 25.381; Michigan 25.143; Illinois 21.375.

Na drogach tych, ulepszonych w ostatnich trzydziestu latach, uwija się obecnie 26.500.000 motorowych wehikułów. Dobre drogi przyczyniły się do rozwoju przemysłu automobilowego i naodwrót — przemysł automobilowy przyczynia się do dalszego ulepszania dróg.

Samochody w krajach misyjnych

Czasopismo, „Echo z Afryki" poruszyło potrzebę samochodów na usługi apostolskie w misjach, z zachętą wiernych do składania datków na ten cel. W jednym z numerów tego miesięcznika umieszczono listy księży biskupów: Birraux, wikarjusza apostolskiego Tanganiki, i Hennemanna, prefekta apostolsk. centralnego kraju Przylądkowego w Afryce, oraz misjonarza ojca Rudlera z kongregacji Ducha Świętego.

Ks. biskup Birraux, odpowiadając na radę jednego z czytelników „Echa", aby, przy objeździe placówek misyjnych, używano raczej motocyklu, niż samochodu osobowego, lub ciężarowego — przyznając, że motocykl, nierównie tańszy, może osiągnąć tę samą szybkość co samochód — przypomina, że misjonarz w dalekiej podróży nie znajdzie ani hotelu, ani zajazdu. Musi więc zabrać z sobą: namiot, oltarz przenośny, żywność (z przyborami kuchennemi), bieliznę, łóżko polowe. Nie są to zbytki, lecz przedmioty niezbędne do pracy i dla zdrowia. Z tych powodów, ks. biskup, „Ojciec Biały", zamieni swój motocykl na auto ciężarowe, w którem będzie mógł przenocować, gdy go noc zaskoczy w gąszczach. Automobil uważa ks. biskup za luksus, nie myśląc o pozyskaniu go. Kto pomoże do sprawienia samochodu ciężarowego — kończy ks. biskup — będzie miał przed Bogiem tę zasługę, że oszczędzi mu niepowetowanej straty czasu (dotychczas — 3 miesiące na objazd całego wikarjatu) i niewysłowionych trudów w podróży.

Terytorjum prefektury ks. biskupa Hennemana liczy 108.602 kilometry kwadratowe obszaru, na którym rozproszeni są wierni Kościoła katolickiego. Już w maju 1924 r. kilku przyjaciół ks. prefekta, wzruszonych długiemi i uciążliwemi jego podróżami wśród żarów Afryki Południowej, ofiarowało mu — auto... używane. Nie było ono eleganckie, sądzono jednak, że będzie użyteczne. Omylono się, niestety. Doświadczenie ze „starym gratem" pouczyło ks. biskupa, który, ze swej strony, radzi obecnie czytelnikom „Echa", aby nie kupowali starego samochodu. Po kilku nieudatnych próbach ze starem autem, drogą składek dobrowolnych, ks. prefekt, zdołał w kwietniu 1925 r. zakupić nowy samochód. W ciągu pięciu lat przebył on już zgórą 23.000 mil angielskich, a chociaż jest zdezolowany podróżami, dotąd dobrze pełni swe zadanie komunikacyjne.

Ojciec Rudler z Kilimandżaro stwierdza, że samochody są teraz w Afryce wszędzie w użyciu. Rząd pobudował dobre drogi. W obwodzie Tanga, który obsługuje o. Rudler, jeżdżą samochodem wszyscy, nawet autochtoni i skromni plantatorzy, gdy misjonarz odbywa swe podróże „per pedes apostolorum", jak dawnemi laty.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Za kulisami sportu rowerowego

Ubiegły sezon rowerowy został zamknięty, jak się wyrażały pisma sportowe i prasa codzienna, interesująca się sportem rowerowym z „dużym deficytem". Nie udał się największy bieg, powstał szereg nieporozumień pomiędzy władzami związkowemi a poszczególnemi klubami itp. Obecnie znów smutne wiadomości o wadliwej administracji w „Legji" przynosi dział „Kultury Fizycznej" „Kurjera Poznańskiego". „K. P." pisze:

„Lokata pieniędzy państwowych w budowę reprezentacyjnego stadjonu „Legji" okazuje się nietylko mało roztropną, lecz poprostu nieszczęśliwą dla obu stron. Widocznie płatnik Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego pieniądze lewą ręką wyjął, albo przedstawiciel „Legji" do lewej je włożył kieszeni, bo od czasu rozpoczęcia budowy nowego stadjonu — „Legji" nie wiedzie się.

Pisaliśmy już o „planach" inż. Dudryka z PUWF i o tem, że całe rusztowanie oporowe przygotowane pod tor kolarski trzeba było usunąć a pracę nanowo rozpoczynać. Pisaliśmy, jak skwalifikował specjalista niemiecki projekty nowego toru inż. Dudrycha i pisaliśmy, ile pieniędzy ta przeróbka kosztowała „Legję", inaczej — Skarb Państwa lub kieszenie obywateli.

Obecnie dowiadujemy się, że „Legja" przemyśluje nad zdarciem swego nowego toru i zbudowaniem go na innych zasadach. Do konieczności dokonania tej „inwestycji" doszła sekcja kolarska po pierwszych zawodach za motorami i po wyścigach motocyklowych. Okazuje się mianowicie, że koncepcja dwóch krzywizn (t. zw. toru łamanego) z przeznaczeniem dolnej do jazdy kolarskiej, a górnej do zawodów motocyklowych i za prowadzeniem motorów, zawiodła na całej linji.

Szerokość 9-metrowa toru (4 mtr. dla kolarzy i 5 mtr. dla motocyklistów) nie pozwala ani na pełne rozgrywanie sprintów, gdzie niejednokrotnie trzeba obchodzić przeciwnika z trzeciej pozycji, ani na organizowanie zawodów za motorami. Wynika to ze zbyt wąskiej taśmy torowiska dla obu kategoryj zawodników, która nie pozwala np. na tak często spotykaną i tak efektowną równoczesną walkę trzech maszyn. W czasie organizowanych tej jesieni wyścigów „Legji" kilkakrotnie zawodnik, posiadający możność minąć „na trzeciego" rezygnował z okazji, ponieważ nie mógł zmieścić się między barjerą, a przeciwnikami. Ile traci na tem sportowa wartość wyścigów — mówić nie potrzeba.

Fachowiec, który budował tor, uprzedzał podobno, że tor dla podwójnego użytku (kolarsko-motocyklowy) musi być dużo szerszy, ale na wyraźne zlecenie kierownika „Legji" zrezygnował z myśli wykonania normalnego toru. Rezultaty nie kazały na siebie długo czekać. Budowany pod presją wojskowych tor betonowy ma być zniszczony i przerobiony. Tysiące tysięcy rzucone w błoto!

Niewiadomo jednak, czy do proponowanej przebudowy dojdzie ostatecznie, bo „Legja" swoich pieniędzy nie ma (i nie miała), a przychylne poprzednio instytucje z Bankiem Gospodarstwa Krajowego i PUWF na czele uznały, że na dotychczasową kompromitującą gospodarkę wydały dość. Albo więc zniekształcony tor pozostawić i nie będzie można na nim organizować prawdziwych zawodów, albo też trzeba włożyć w niego nowe setki tysięcy i budować po raz trzeci".

Tyle „Kurjer Poznański". My z naszej strony musimy stwierdzić, że i tak już u nas podupadający sport rowerowy nie może sobie pozwolić na podobne eksperymenty, gdyż powoduje to nietylko nieproduktywną stratę pieniędzy, lecz wogóle dyskredytuje nasze kolarstwo.

Eksport polskich rowerów

Od dłuższego czasu wytwórnie rowerów prowadziły badania rynków zagranicznych, mogących się nadać dla zbytu polskiej produkcji tej branży. Badana te dotyczyły zwłaszcza krajów bałkańskich oraz Ameryki Południowej i Chin. Stwierdzono przytem, że niektóre z tych rynków przedstawiają dość dużą pojemność, lecz jeśli chodzi o kraje dalsze, to na przeszkodzie stoi drożyzna transportu wskutek której sprzedaż może się niekalkulować.

W krajach bałkańskich natomiast, a przedewszystkiem w Grecji eksport naszych rowerów musiałby walczyć z silną konkurencją włoską. Zbyt narazie wydaje się zapewnionym w Jugosławji.

Polski C. W. S.

Jeszcze w roku 1929, w miesiącu lutym, na walnem zebraniu Pol. Zw. Mot., ówczesny prezes Związku,p. inż. płk. K. Meyer, naczelny dyrektor Państwowej Wytwórni Samochodów, do zgromadzonych delegatów klubów powiedział:

— Z końcem tego roku będziecie panowie mogli zobaczyć polski motocykl, wykonany całkowicie w kraju, z krajowych surowców i półfabrykatów, budują go Centralne Warsztaty Samochodowe.

Nazwy motocyklu p. płk. Mayer wówczas nie wymienił. Ale i bez tego poszła fama o polskim motocyklu i wzbudzała coraz większe zainteresowanie.

Słowa swojego p. płk. Mayer dotrzymał: motocykl C.W.S., tak nazwano pierwszy polski motocykl, był gotów w połowie 1929 r. Przemierzono na nim tysiące kilometrów, zmieniano, ulepszano, nim podano o nim oficjalnie do wiadomości ogółu i wystawiono na Wystawie Komunikacyjnej w Poznaniu.

C.W.S. przeszedł prawie już wszystkie próby i obecnie nie ustępuje zagranicznym motorom — przeciwnie, pod wieloma względami przewyższa je.

Charakterystyka C.W.S-u jest następująca:

Dwu-cylindrowy, 1000 cm. sześc., wyróżnia się przemyślaną, celową konstrukcją, elastyczną, silną budową, cichym równym biegiem, precyzyjnem wykonaniem i jest specjalnie przystosowany do polskich warunków drogowych. Wypróbowany w najróżniejszych warunkach, jest niezawodny w dalekich podróżach turystycznych, a swemi zaletami wyróżnia się pośród motocykli zagranicznych tego typu.

Silnik motocyklu C.W.S. dwu-cylindrowy. Cylindry o zdejmowanych głowicach umieszczone są w kształcie litery V. Moc 16 KM. Oliwienie zapomocą specjalnej mechanicznej pompki i dodatkowej ręcznej pompki, służącej jako rezerwa. Zapalanie magneto wysokiego napięcia systemu „Scintilla". Przekładnia, zmiana biegu, odbywa się zapomocą dźwigienki przekładniowej, umieszczonej z prawej strony silnika. Sprzęgło warstwicowe. Napęd od silnika do skrzynki biegów zapomocą trybów spiralnych. Tłumnik rurowy, usuwający łoskot silnika. Gaźnik systemu Schebler. Rama wykonana z rur stalowych, szyjka ramy stalowa prasowana. Widełki przednie podwójne o amortyzatorach, składających się z 6 sprężyn spiralnych. Hamulce dwa: jeden nożny na koło tylne, drugi ręczny z kierownika, na koło przednie. Koła wyjmowane: tylne koło wyjmuje się bez rozmontowania łańcucha i hamulca. Błotniki z blachy stalowej, tylny błotnik odchyla się przy wyjmowaniu koła. Opony balony 27×3.85''. Zbiorniki zawierają około 14 ltr. benzyny i ltr. oliwy. Zużycie benzyny około 6 ltr. na 100 km. Zużycie oliwy około 0,5 na 100 km. Szybkość bez wózka do 120 km/godz., z wózkiem do 100 km/godz. Oświetlenie: akumulator 6 v. ładowany prądnicą. Sygnał elektryczny, zasilany z akumulatora. Ciężar około 300 kg. z wózkiem.

Wózek przy C.W.S-ie posiada wygląd zewnętrzny bardzo estetyczny. Mocne i pewne przymocowanie wózka w 3-ch miejscach daje zupełną gwarancję bezpieczeństwa.

Wyścig motocyklowy w Zakopanem

Zaledwie dwa lata upływają od chwili założenia Krakowskiego Klubu Motocyklowego — i przyznać trzeba, że w przeciągu tego krótkiego czasokresu klub ten rozwinął się wspaniale, gdyż dziś liczy przeszło stu członków, założył oddział w Olkuszu i zajmuje poczesne miejsce w gronie towarzystw sportowych kraju. Jako wytyczne w swej pracy przyjął klub zasady zdrowe: skupiać w swem gronie jednostki o odpowiednim stopniu intelektualnym, urządzać mniej — ale zato dobrze przygotowane imprezy, wreszcie nawiązać stosunki sportowe z Krakowskim Klubem Automobilowym, co też przyniosło pomyślne rezultaty, gdyż ostatni wyścig tatrzański obejmował już poza tradycyjnym wyścigiem automobilów także i zawody motocyklowe. Zarówno w kalendarzu sportowym na rok 1931 przewiduje się szereg imprez, urządzanych wspólnie z Krakowskim Klubem Automobilowym, np. wyścig zimowy w Zakopanem, w okresie Zielonych Świąt wyścig górski w Ojcowie i raid pętlicowy, wreszcie wyścig tatrzański, który wszedł do obowiązujących zawodów motocyklowych o tytuł mistrza Polski.

Niezależnie od tych imprez przypadła Krak. Klubowi Motocyklowemu rola organizatora wielkiego międzynarodowego wyścigu motocyklowego na stadjonie zimowym w Zakopanem w dn. 17 i 18 stycznia. Protektorat tego wyścigu objął red. poseł Marjan Dąbrowski. Klub poczynił starania, aby ta impreza tak pod względem sportowym, jak i widowiskowym wypadła jak najświetniej. *„I. K. C."*

ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Węgiel brunatny w gospodarce energetycznej

Elektrownia Finkenheerd.

Węgiel brunatny, jako paliwo, znajduje w Niemczech coraz bardziej szerokie zastosowanie do wytwarzania energji elektrycznej. Gdy w r. 1913 21% całkowitej energji wytworzonej (2¾ miljarda kWh), opierało się na węglu brunatnym, to w r. 1929 udział węgla brunatnego wyrażał się już cyfrą 51%, przy całkowitej ilości energji wytworzonej 17,5 miljardów kWh.

Niemieccy statystycy obliczają, że całkowity zasób dającego się wyzyskać węgla kamiennego w Niemczech wynosi 23 miljardy t, a zatem, wziąwszy pod uwagę roczne wydobycie, które osiągnęło ostatnio ok. 175 miljonów t, dochodzą do wniosku, że zapas ten wyczerpie się w ciągu 130 lat. W ostatnich kilkunastu latach wydobycie węgla brunatnego wzrosło dwukrotnie, tem bardziej więc kres wyczerpania tego zasobu staje się bliskim, co zmusza do jak najdalej posuniętej racjonalizacji gospodarki energetycznej elektrowni, w których stosuje się jako paliwo węgiel brunatny.

Jedną z większych elektrowni niemieckich na węglu brunatnym jest zakład Finkenheerd, którego budowę rozpoczęto w r. 1921 w bezpośrednim sąsiedztwie pokładów węgla brunatnego, położonych na południe od Frankfurtu nad Odrą. Pola węglowe, zakupione przez elektrownię w r. 1921, obejmowały około 8400 ha; w następnych latach dokupiono obszary sąsiednie, tak że powierzchnia ich wzrosła do przeszło 11 000 ha. Są to pokłady poprzednio niemal zupełnie nieeksploatowane i zapewniające na szereg lat wystarczający zasób paliwa dla elektrowni.

Węgiel wydobywany jest częściowo odkrywkowo, częściowo w kopalniach podziemnych. Przy średniej zawartości wody 52%, dolna jego wartość opałowa wynosi ok. 2 250 Kal/kg.

Pierwotny projekt, według którego w r. 1921 przystąpiono do budowy, przewidywał, że budowa się odbywała pięcioma etapami w odstępach mniejwięcej dwuletnich, przyczem każdorazowo moc maszyn będzie zwiększana o 30 000 kW; rozplanowanie ogólne przewidywało możność stawiania również jednostek do 40 000 kW i rozbudowę elektrowni aż do 200 000 kW.

W pierwszym okresie ustawiono dwie jednostki maszynowe i dziesięć kotłów; w następnych dwóch — po jednej maszynie i po cztery kotły; w czwartym okresie ustawiono już maszynę o mocy 40 000 kW; również o 40 000 kW ma być zwiększona moc w okresie piątym, mianowicie dwie ustawione w pierwszym okresie jednostki maszynowe mają być zastąpione przez dwie inne o podwójnej mocy, a kotły, budowane zresztą z dużym zapasem mają być przystosowane do większej wydajności przez przebudowę palenisk.

Przy opracowywaniu projektu brano pod uwagę możliwość i korzyści spalania węgla brunatnego w postaci pyłu, jednak, po dłuższym namyśle, uznano, że nie byłoby to wskazane. Natomiast, w dążeniu do osiągnięcia większych sprawności i wydajności kotłów, postanowiono zastosować podgrzewanie powietrza i ruszty mechaniczne. W r. 1921 nie rozporządzano jeszcze w tej dziedzinie dużem doświadczeniem, o ile chodzi o mokry węgiel brunatny; odnoszono się do tego nowego wówczas pomysłu dość ostrożnie i dlatego z dziesięciu kotłów (ustawionych w pierwszym okresie robót) jeden tylko został wyposażony w ruszty mechaniczne z podgrzewaniem powietrza.

Obawa rozpadu węgla przy podgrzewaniu wstępnem i pogorszenia przez to przepływu powietrza nie sprawdziła się, natomiast osiągnięto sprawność i wydajność kotła i rusztu. Zastosowano ruszt schodkowy podsuwowy typu Steinmüllera. Wiele jednak pracy trzeba było w to włożyć, zarówno ze strony firmy kotłowej, jak i elektrowni, by udoskonalić konstrukcję rusztu i paleniska do stanu dzisiejszego tej dziedziny techniki. Wnioski z obserwacji pracy kotła były m. in. następujące:

a) szybkość spalania rośnie ze wzrostem temperatury powietrza; do 185° wzrasta temperatura spalania do 1200° i łatwotopliwy popiół tworzy narosty na ścianach paleniska i kotła; ograniczenie temperatury paleniska uskutecznia się najłatwiej przez rury ochładzające na tylnej ścianie komory.

b) szybkie spalanie i wysoka temperatura prowadzą do wysokich i szerokich palenisk, umożliwiających spalanie się cząsteczek gazów przed osiągnięciem powierzchni ogrzewnej; najmniejsza wysokość komory powinna być 5 m.

c) zastosowane ruszty podsuwowe dają równomierne zasilanie i oczyszczanie od żużla przy wszelkich stopniach obciążenia; w połączeniu z podgrzewaniem powietrza jest ruszt bardzo elastyczny, tak że obciążenie kotła może być zmieniane w ciągu kilku minut od zera do maximum i odwrotnie.

d) zawartość CO_2 wynosić może 15—16% przy nieznacznych stratach w niespalonych gazach.

e) przy natężeniu powierzchni ogrzewanej 30 kg/m²h sprawność kotła wynosi 88% i nie spada poniżej 84% przy zmianach natężenia do 16 kg/m² w górę.

f) natężenie paleniska można utrzymać do ok. 3 t/h lub 6 750 000 Kal/h.

Jakkolwiek zalety wysokich ciśnień i temperatur przegrzania pary znane były w chwili przystąpienia do budowy (1921), to jednak nie dowierzano wytrzymałości materjałów, jakiemi rozporządzano, o tyle, aby zdecydować się na ciśnienie wyższe niż 20 at; jako temperaturę przegrzania, obrano 375°. Były to zresztą wartości, przewyższające już o 25% podówczas stosowane w elektrowniach na węglu brunatnym.

W r. 1923, w krótkim czasie po uruchomieniu pierwszej grupy maszyn, nastąpił okres dużego powszechnego zainteresowania wysokiemi ciśnieniami.

Zdecydowano się wówczas na zastosowanie przy dalszej rozbudowie elektrowni Finkenheerd ciśnienia 40 at i temperatury przegrzania 425°, a potem 450°.

Stosownie do 3-ch stadjów rozbudowy, kotły znajdują się w trzech kotłowniach; w jednej jest 10 kotłów (20 at, 375°), w drugiej 8 (40 at, 425°), w trzeciej narazie 4 (40 at, 450°). Wydajność normalna pierwszej grupy kotłów wynosi 18,5 t/h, najwyższa 25 t/h, kotły drugiej i trzeciej kotłowni wytwarzają odpowiednio: normalnie 38,5 t/h i 50 t/h pary, max. 55 i 83 t/h. Ustrój kotłów (o walczakach ⌀ 1230 mm, dług. 11,4 m, z dennicami odkutemi, spawanych z blachy o grub. 49,5 mm, poddawanych następnie ciśnieniu aż do granicy plastyczności i wreszcie ulepszanych termicznie).

Każda kotłownia wyposażona jest we własną nastawnię, zawierającą wszelkie przyrządy kontrolujące i regulujące jej pracę. Podgrzewacze wody są wykonane z żeliwa perlitycznego, podgrzewacze powietrza są typu t. zw. „kieszeniowego" (Taschenlufterhitzer) i wobec częściowego obiegu powrotnego powietrza gorącego temperatura dolotowa wynosi w nich nie mniej niż 45°, dla uniknięcia oziębienia poniżej punktu skraplania się wody zawartej w spalinach (40°).

Tak, jak i kotły, turbiny i maszyny elektryczne, ustawione w pięciu okresach robót, odzwierciedlają do pewnego stopnia postęp w dziedzinie ich budowy. W r. 1921 ustawiono największe na owe czasy turbogeneratory o 3000 obr./min. Były to mianowicie dwa turbozespoły z samoczynnem regulowaniem ilościowem i podwójnemi łopatkami w ostatnich stopniach niskiej prężności.

Moc tych (obecnie już przestarzałych) maszyn wynosi 16 000 kW, moc przy największej sprawności — 12 500 kW. W następnych okresach ustawiono wysokoprężne turbogeneratory dwa razy większej mocy na 35 atn, 420 do 435° przegrzania pary, piąta zaś turbina, jak już wspominaliśmy, ma moc 40 000 kW. Wszystkie te turbiny wykonywają 1500 obr./min. Ostatnia turbina jest dwukadłubowa; część wysokoprężna ma 16 stopni, część niskoprężna — 18 stopni. Do podgrzewania wody zasilającej pobierana jest para za dziesiątym stopniem części niskoprężnej, pomiędzy częścią wysokoprężną i niskoprężną, oraz za dziewiątym stopniem części wysokoprężnej. Moc generatora tego turbozespołu jest 46 800 kVA, napięcie 6000 V; generator ma chłodzenie obiegowe, przyczem powietrze jest chłodzone zasadniczo zapomocą kondensatu, w razie potrzeby również zapomocą świeżej wody.

Napięcie 6000 V jest transformowane na 110 000 V w celu zasilania sieci dalekonośnej.

Turbiny (wszystkie AEG) ustawione są w szeregu wzdłuż maszynowni, co jak twierdzi — autor — umożliwia dogodny układ rurociągów.

Autor podaje na zakończenie, iż rozchód ciepła przy pełnem obciążeniu i przy korzystnych warunkach ruchu wynosi 3475 Kal/kWh. Przeciętna roczna cyfra wynosi 3990 Kal/kWh. Ponieważ w ostatnich jeszcze latach rozchód ciepła w elektrowniach na węglu brunatnym wynosił do 5 500 Kal/kWh, przeto elektrownia Finkenheerd może poszczycić się osiągnięciem istotnie b. dodatnich wyników. Jak oblicza autor — gdyby całkowita ilość zużywanego w Niemczech do wytwarzania energji elektrycznej węgla brunatnego była spalana w równie ekonomiczny sposób, jak się to dzieje w opisanej tu elektrowni, to z węgla tego dałoby się uzyskać o 3½ miljarda kWh więcej, niż to ma miejsce obecnie. (VDI-Zft. i Przegl. Techn.)

Z Korporacji Przemysłu Elektrotechnicznego na Woj. Poznańskie

Dnia 15 bm. odbył się egzamin dla uczni, którzy ukończyli naukę w zawodzie elektrotechnicznym. Komisji egzaminacyjnej przewodniczył p. inż. Kazimierz Gaertig. Ławnikami z ramienia pracodawców byli pp. inż. Buławski, Chempiński, Jagodziński i Waligórski. Ławnikami z ramienia elektromonterów byli pp. Tomaszewski i Matz.

W zawodzie elektroinstalacyjnym zdali egzamin: Wincenty Kwiatkowski (z odznaczeniem), Józef Batog, Jan Błaży, Bronisław Chołdrych, Czesław Derengowski, Feliks Grodziski, Bolesław Gruszka, Brunon Heinze, Maksymiljan Kasprzak, Jan Kozłowski, Stanisław Pogonowski, Edmond Sobczyk, Kazimierz Strzelewicz, Paweł Szulz, Alojzy Tritt, Karol Zaborowski, Wojciech Zieliński.

W zawodzie elektromechanicznym zdali: Feliks Barański, Marjan Pawlak i Marceli Skóra.

3 kandydatów egzaminu nie zdało.

Emalja jako środek do izolowania przewodów

Pokrycie drutu warstwą emalji o grubości, nie przekraczającej 0,028 mm., zapewnia mu stopień izolacji, wystarczającej do pracy na niskiem napięciu. Wobec minimalnego miejsca, zajmowanego przez taką izolację, przewody emaljowane znajdują zastosowanie przedewszystkiem tam, gdzie miejsce jest ograniczone i chodzi o możliwie największe jego wyzyskanie, a więc przy budowie cewek do telefonów, do liczników, przekaźników i bardzo małych silników. W pewnym zakresie spotykamy się z izolacją emaljową w urządzeniach i przyrządach o większych wymiarach. Sam proces emaljowania drutu polega na tem, iż jest on przeciągany przez kąpiel, zawierającą emalję w roztworze, a następnie przez wieże grzejne, gdzie osadzająca się na drucie emalja ulega zeszkliwieniu przy temperaturze około 600° C. Istnieją w użyciu dwa różne typy emalji. Jeden z nich oparty na podstawie żywicowej i odznacza się jaśniejszą barwą, w porównaniu z drugim, opartym na podstawie smolnej. Przy użyciu w grubszej warstwie również i pierwszy typ emalji nadaje przewodowi ciemne zabarwienie emalji o podstawie żywicowej.

Ze statystyki radjowej w Stanach Zjednoczonych

Prasa amerykańska podaje:

Departament Handlu w Washingtonie oblicza, że w Stanach Zjednoczonych znajduje się obecnie około 13.478.600 aparatów radjowych. W kraju jest 30.000.000 domów, a liczba aparatów radjowych wskazuje, że prawie 45 procent domów już je posiada. Rynek amerykański zdaje się już być przesycony aparatami radjowemi jak i automobilami: aparatów radjowych jest już ponad 13 miljonów, a automobilów 26.000.000. Nasycenie rynku temi przedmiotami odczuwają sprzedawcy, którzy muszą używać coraz doskonalszych sposobów w sprzedaży. Tak samo fabrykanci muszą dążyć do coraz większego udoskonalenia aparatów. Mimo wszystko, sprzedaż odbywa się i w niedługim czasie spodziewać się należy, że w każdym domu amerykańskim będzie znajdować się radjo.

Najważniejsze krótkofalowe stacje nadawcze

Dla wygody licznych amatorów-krótkofalowców podajemy poniżej wykaz najważniejszych stacyj krótkofalowych na świecie, sporządzony według ostatnich danych:

Długość fali	Nazwa stacji
15.02	LSQ — Buenos Aires
15,94	PLE — Bandoeng
16	XDA — San Lazaro (Meksyk)
16,3	PCK — Kootwijk
16,8	PLF — Bandoeng
16,9	HSIPJ — Bangkok (Siam)
19,56	W2XAD — Schenectady
19,72	W8XK — Pittsburg East
21,3	San Lazaro (Meksyk)
25,4	Rzym
25,53	G5SW — Chelmsford
29	Paryż (Paris Experimental)
31,28	PCJ — Eindhoven
31,38	Zeesen (Niemcy)
31,48	W2XAF — Schenectady
32	San Lazaro (Meksyk)
32,5	Paryż, Wieża Eiffel
49,18	W3XAL — Boundbrook (U. S. A.)
52	AFL — Bergedorf (Niemcy)
80	3RO — Rzym
49,83	W9XF — Chicago

Oprócz stacyj wyżej wymienionych pracuje jeszcze wiele innych stacyj krótkofalowych, jednakże ich moc nadawania jest za słaba, a czas nadawania zbyt nieregularny, aby można było liczyć na dobry i pewny odbiór.

Nowe doświadczenia w dziedzinie telemechaniki

Radjo kieruje łodzią podwodną.

W porcie Bostonie dokonano w ostatnich czasach doświadczeń z zakresu telemechaniki. Łódź podwodna bez załogi dokonała całego szeregu manewrów pod wodą i na powierzchni oraz wystrzeliła torpedy do określonego celu. Wszelkie dane techniczne tego eksperymentu są trzymane w ścisłej tajemnicy.

Policyjny odbiornik kieszonkowy

Policja w Brighon (Anglja) robi obecnie doświadczenia z malutkim aparatem odbiorczym, który można bez trudu nosić stale przy sobie. W ten sposób każdy policjant będzie mógł regularnie odbierać wszystkie wiadomości, nadawane przez policyjną stację nadawczą. Przy doświadczeniach bierze się i to pod uwagę, że zapomocą tego aparatu musi być osiągnięty odbiór conajmniej z odległości 12—13 kilometrów.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Podstawy celowego stosowania narzędzi w rolnictwie

(Ciąg dalszy.)

Poza właściwym doborem kształtu i wymiarów części roboczych narzędzia w poszczególnych wypadkach stosowania danego zabiegu mechanicznej uprawy roli, jakość wykonywanej pracy w znacznej mierze zależną jest od uzyskania możliwej jednostajności działania napędu. Innemi słowy należyta jakość pracy narzędzi, w określonych warunkach glebowych i na ustaloną głębokość, zależy nietylko od doskonałości technicznych narzędzia i stanu powierzchni jego części roboczych, lecz takoż uwarunkowaną jest prawidłowością wzajemnego układu części roboczych w stosunku do organów kierowniczych narzędzia dla zapewnienia stałości działania napędu i zrównoważenia w pracy, czyli ściśle określonego ustawienia narzędzia do poziomu i kierunku ruchu w każdym momencie posuwania się jego po uprawianem polu.

2. O ile jednostajność działania napędu jest uzależnioną od stopnia jednolitości, składu i budowy uprawianej gleby, jako środowiska, które okazuje mniejwięcej stały, lub odwrotnie zmienny opór narzędzia w czasie jego pracy, o tyle równomierność mechanicznego oddziaływania na glebę staje się tem bardziej zapewnioną, im bardziej dana warstwa jest jednolitą tak pod względem jej składu, jak i budowy. Wobec tego, najwyższą jednostajnością oddziaływania określonego napędu odznaczają się gleby kulturalne, posiadające warstwę uprawną prawie całkiem jednolitą, jako wynik usilnej uprawy gleby z szeregu poprzednich lat. Natomiast uprawa gleb małokulturalnych, posiadających wysoce różnorodny skład i budowę poszczególnych warstw na jednym i tym samym zagonie, wywołuje, rzecz oczywista, najbardziej niejednostajne oddziaływanie napędu.

Różnorodność składu i budowy warstwy uprawnej sprawia, że podczas pracy narzędzia nieuniknione są zmiany oporów, wywieranych glebą na jego części robocze. Wywołuje to zwykle podczas pracy narzędzia kolejne odchylenia w działaniu zastosowanego napędu i wytwarza w poszczególnych momentach odpowiednie zboczenia w jego ustawieniu w stosunku do poziomu i kierunku pracy. Odchylenia te, istotnie pozostają w prostej i bezpośredniej zależności od rzeczywistego stanu warstwy uprawnej i rodzaju działania zastosowanego napędu o działaniu przerywanem, czy też równomiernem pod wpływem stałej co do wielkości i kierunku siły. Rzecz naturalna, że im bardziej różnorodna jest budowa gleby i czem większe są całkowite opory, a zwłaszcza skala wahań ich poszczególnych składowych, tem bardziej częste i wyraziste są odchylenia w działaniu zastosowanego napędu, jak również i zboczenia w ustawieniu narzędzia na danej glebie, którą się uprawia. Jednolita budowa gleb kulturalnych powoduje stosunkowo znikome odchylenia oporów, wynikiem czego jest zrównoważony chód narzędzia i względnie stałe oddziaływanie określonego napędu. Częste i gwałtowne pod względem wielkości i kierunku wahania oporów, wywołane różnorodną budową małokulturalnych gleb, powodują nieuniknione odchylenia zarówno w działaniu określonego napędu, jak również i w ustawieniu narzędzia do poziomu i kierunku jego pracy.

3. Jak widać z powyższego, jednostajność mechanicznego oddziaływania na glebę, a więc i doskonałość jej uprawy, stają się możliwe przy zastosowaniu określonego napędu jedynie w wypadkach jednolitości struktury uprawianej gleby. To też podczas gdy w wypadkach uprawy gleb kulturalnych stosowanie określonego napędu, o możliwie stałem i równomiernem natężeniu, odpowiada mniejwięcej ogólnie ustalonym wymaganiom dostatecznej jakości pracy, to przy uprawianiu gleb małokulturalnych zmienność oporów nieodzownie wywołuje przerywane działanie użytego napędu, pozbawiając narzędzie tak koniecznej równowagi jego pracy i zwiększając tem odchylenia od należytego oddziaływania. Uzgodnienie przejawów oddziaływania w tego rodzaju okolicznościach, oczywista, jest możliwem, albo zapomocą zastosowania zmiennego pod względem kierunku i wielkości napędu, odpowiadającego zmienności oporów w ścisłej kolejności ich odchyleń, bądź też zapomocą przymusowego wyrównywania napotykanych zmiennych oporów gleby przez nadawanie narzędziu takiego położenia w warstwie uprawnej, które dawałoby możność zachowywania stałości działania obranego napędu.

Tego rodzaju przymusowe oddziaływanie na narzędzie pracy o zgóry określonym celu, zazwyczaj wykonywa bądź oracz, jako kierowca siły pociągowej i narzędzia, bądź też spełniają to samoczynnie odpowiednie dodatkowe urządzenia. Urządzenia te mają na celu zapobieganie zboczeniom w ustawieniu narzędzia do pracy i zapewniają mu równomierny bieg.

Stosowanie zmiennego napędu przedewszystkiem ma miejsce w sadownictwie, ogrodnictwie oraz we wszelkiego rodzaju ręcznych uprawach roli i pielęgnowaniu roślin. Zwiększone wymagania wysokiej jakości wykonania podobnych, częstokroć bardzo zawiłych zabiegów całkowicie są podporządkowane świadomej woli wykonawcy.

Zawdzięczając szczególnym cechom silnika i wszechstronności mechanizmu rąk ludzkich, różnorodne zabiegi obróbki gleby zapomocą narzędzi ręcznych: rydla, motyki, grabi itp. uskuteczniają się drogą wykonywania rozmaitych ruchów o zmiennym pod względem natężenia i kierunku napędzie, odpowiadającym ściśle kolejnym zmianom oporów, jakie napotyka narzędzie na drodze jego pracy.

W rolnictwie natomiast wykonywanie ściśle określonych zabiegów uprawy, jak orka, bronowanie, wałowanie, odbywa się z reguły zapomocą sprzężaju lub silników mechanicznych przez doczepianie odpowiednich narzędzi pługa, kultywatora, walca, — czyli zapomocą silników o wymaganej sile pociągowej i odpowiednich narzędzi, których mechaniczne oddziaływanie określa się w każdym poszczególnym wypadku ich zastosowania zupełnie ściśle, zależnie od działania ustalonego napędu.

Podobnie jak wynik pracy przy uprawie ręcznej, zależy całkowicie od wykonawcy, jego umiejętności, wprawy, uwagi, pilności itd., tak samo przy użyciu narzędzi poruszanych silnikami żywemi lub mechanicznemi, wyniki pracy uwarunkowane są przedewszystkiem cechami umysłowemi rolnika. Poza wprawą w prowadzeniu silnika i narzędzia, oraz umiejętnością prawidłowego nastawienia jego na wymaganą pracę, konieczną jest możliwie gruntowna wiedza współczesnych sposobów i środków wytwórczości, jak ze względów na celowe zastosowanie trafnie dobranych narzędzia, tak i ze względu na należyte wykorzystanie pracy silnika i oracza.

Jeżeli doskonałość mechaniczna narzędzi ręcznych całkiem naturalnie wywiera bardzo mały wpływ na jakość wykonywanej pracy, to doskonałość ta przy uprawie gleby zapomocą narzędzi: pługa, kultywatora, walca, o tyle dodatnio oddziaływuje na wynik samej pracy, o ile istotnie w trakcie roboty osiąga się możliwie zrównoważony chód narzędzia, jako miernik stałości oddziaływania określonego napędu i jednostajności wykonywanej uprawy.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Nowy przyrząd do niszczenia owadów przy pomocy elektryczności

Ciekawe pismo „Wynalazki i Odkrycia" donosi:

„Dla miłośników przyrody mamy do zakomunikowania radosną nowinę: została wynaleziona „różdżka śmierci", unicestwiająca radykalnie wszelkie szkodliwe owady, napastujące nasze sady i ogrody, a więc mszyce, gąsienice itp. Zasada wynalazku jest ta sama, którą stosują oddawna Amerykanie względem skazańców, uśmiercając ich na t. zw. „krześle elektrycznem". Różnica jednak jest ta, że tu stosunkowo słaby prąd niszczy owady, jest nieszkodliwy dla organizmu ludzkiego i roślin. Przyrząd J. Neole'a, takie jest bowiem nazwisko wynalazcy, przypomina swym wyglądem przenośny aparat radjowy; trzyma się go na plecach, manipulując w ten sposób dwoma elektrodami (stąd nazwa „różdżka śmierci"), aby prąd z aparatu przechodził naprzykład przez pień drzewa owocowego, a wychodził przez owoce i liście. Nawet robak wewnątrz owocu zostaje przytem zabity."

Ciekawem jest, czy praktyka wykaże rzeczywiste zalety nowego aparaciku i czy się będzie jego eksploatacja kalkulować.

Wystawa meljoracyjna w Pradze

Z końcem maja i na początku czerwca 1931 r. odbędzie się w Pradze Wystawa Meljoracyjna, w której wezmą udział władze publiczne, szkoły, zakłady, korporacje i instytuty, zajmujące się meljoracją gleby. Wystawa podzielona będzie na następujące grupy: I. Ministerstwa, instytucje i wyższe szkoły techniczne, II. Czechy, III. Morawa i Śląsk, IV. Słowacja, V. Ruś Podkarpacka, VI. Doświadczalność, szkolnictwo i literatura, VII. Organizacje meljoracyjne, wodne i inżynieryjne oraz przedsiębiorstwa, VIII. Materjały budowlane i konstrukcje, maszyny, pomoce i przyrządy.

Wystawa będzie uzupełniona Konferencjami, posiedzeniami i fachowemi wycieczkami.

Po informacje należy zwracać się do „Zemedelska Jednota", Praha II. Na Florenci 27.

Straszliwa statystyka

Pewien uczony hinduski ogłasza w „Indian Rewiew" dane o spustoszeniach, jakie wywołały w Indjach liczne klęski głodowe w XIX wieku. W pierwszem ćwierćwieczu tego stulecia, t. j. w latach 1800—1825 nawiedziło Indje 5 klęsk głodowych, których ofiarą padło okrągło miljon ludzi. W drugiem ćwierćwieczu były tylko dwie klęski głodowe i tylko 40.000 ofiar w ludziach. W trzecim kwartale XIX stulecia klęsk głodowych w Indjach było sześć, a liczba osób, które zginęły z głodu i chorób głodowych wyniosła 5 miljonów. Najstraszniejszy pod tym względem był jednak ostatni kwartał ubiegłego stulecia. W okresie dwudziestu pięciu lat Indje nawiedzone zostały przez osiemnaście katastrof głodowych, a liczba osób, które wyginęły naskutek tych klęsk wyniosła około 25 miljonów.

Razem w ubiegłem stuleciu Indje przeżyły 31 klęsk głodowych i straciły okrągło 30 miljonów ludzi z tego powodu.

W stuleciu obecnem dzięki pracy anglików nad podniesieniem kultury rolnej i rozwojem sieci komunikacyjnej klęski głodowe stają się coraz rzadsze i porywają coraz mniej ofiar.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

Administracja „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Dr. inż. STEFAN BRYŁA.

Spawanie konstrukcyj żelaznych jako warunek rozwoju budownictwa żelaznego

(Dokończenie)

Wślad za mostem na Słudwi ukazały się konstrukcje inne: dach w Skarżysku, który dał w stosunku do projektowanego nitowanego oszczędność 30 proc. na wadze, a kilkanaście procent w robociźnie; budowa sześciopiętrowego budynku szkieletowego P. K. O. w Warszawie, gdzie w materjale oszczędzono kilkanaście procent, a robocizna była również w cenie najtańszej nitowanej; dach fabryki Perun w Warszawie i wiele innych konstrukcyj.

Jako szczegół charakterystyczny dodam, że dzięki zastosowaniu spawania konstrukcje żelazne już dzisiaj zaczynają energicznie konkurować z żelbetowemi, do czego nitowane stawały się coraz mniej zdolne. Przy budowie jednego z polskich mostów drogowych (trójprzęsłowego o długości ok. 40 m.) konstrukcja spawana wypadła w konkurencji taniej prawie o 20 proc., niezależnie od większej szybkości wykonania.

Wszędzie, gdziekolwiek je u nas zastosowano, uzyskano oszczędność materjału, dochodzącą do 30 proc., lub bardzo znaczne uproszczenie oraz udogodnienie konstrukcji. Są to właśnie zalety, które budowla spawana posiada w porównaniu z nitowaną.

Podkreślę tu raz jeszcze, że charakter połączeń spawanych jest najzupełniej inny, niż nitowanych. Dzięki prostemu sposobowi łączenia, dzięki monolityczności połączeń wytwarzają się formy, nieraz raczej zbliżone do form odlewów żelaznych i stalowych, formy „raczej rzeźbione niż łączone", jak się wyraził jeden z wybitnych architektów. Stąd nadzwyczajna łatwość tworzenia form i stąd możliwość zastąpienia nawet odlewów. Niewszędzie się te formy już wytworzyły; często jesteśmy wciąż jeszcze w poszukiwaniu ich, a każda nieomal nowa konstrukcja coś nowego przynosi, zbliżając się coraz bardziej do idealnego rozwiązania, zaś doskonały projekt konstrukcji nitowej przeniesiony żywcem do budowli spawanej może okazać się zupełnie wadliwy i prowadzić do niebezpiecznych następstw. Przy jednej z budowli wyżej wspomnianych musiałem przedłożone rysunki, wzorowane na konstrukcjach nitowanych, w zupełności zmienić, gdyż wykonanie według nich mogło być wręcz zgubne w skutkach.

Konstrukcje nitowane przeważają u nas o tyle, że cena jednostkowa (1 kg.) konstrukcji spawanej jest wyższa od takiejże ceny konstrukcji nitowanej. Niema to zresztą właściwie żadnego uzasadnienia prócz tego, że urządzenia do nitowania w warsztatach istnieją oddawna, natomiast urządzenia do spawania dopiero się

instaluje, amortyzację zaś ich pragnie się najczęściej przeprowadzić przy pierwszej robocie. Z powodów poprzednio przytoczonych wynika bowiem, że w normalnych warunkach pracy i amortyzacji cena jednostkowa musi być niższa właśnie przy konstrukcji spawanej. Do tych rezultatów dochodzą wszystkie warsztaty zagraniczne, w których wprowadza się spawanie (np. stocznia teltowska) i nie zmienia ich w znaczniejszym stopniu fakt, że u nas przemysł elektrotechniczny jest o wiele mniej rozwinięty, niż zagranicą.

Przy równoczesnem uwzględnieniu tych czynników łatwo zrozumieć przyczyny niezwykłej szybkości rozwoju konstrukcyj spawanych. Rozwój ten postępuje bez porównania szybciej, niż swojego czasu rozwój budownictwa żelbetowego, ogarniając coraz to nowe pola konstrukcji — i wszyscy interesujący się konstrukcjami żelaznemi, muszą mieć na oku ten nowy etap i nową epokę budownictwa.

Specjalnie zaś wytwórnie żelaza muszą pamiętać, że upieranie się przy przestarzałych metodach pracy prowadziło i prowadzi w konsekwencji do zaniku wytwórczości i do uwiądu, zwłaszcza, gdy inni doskonalą się i postępują naprzód.

Na tle powyższych rozważań zrozumieć można zdanie, coraz bardziej gruntujące się, że konstrukcje żelazne tylko wtedy odzyskają możność konkurencji i swobodę rozwoju, jeżeli wejdą na tę drogę potanienia co do materjału i potanienia co do wykonania, jaką przedstawia spawanie. — Ale wtedy ją odzyskają.

Przyszłość mebli żelaznych w Polsce

Współczesny sposób zapatrywania na różne dziedziny życia spowodował zasadnicze zmiany w naszych gustach. Minęły czasy rokoko, baroku lub stylu naszych lat młodzieńczych. Nowoczesna architektura podkreśla w budownictwie mieszkań gładkie linje, jasność, przejrzystość form, oraz warunek spełnienia wszelkich wymogów higjeny. Wszelkiego rodzaju sprzęt, ściśle związany z urządzeniem wnętrz, nie wyłamuje się z pod tych ogólnych prawideł, które dotyczą nietylko formy, ale i tworzyw. Szerokie rozpowszechnienie zagranicą mebli żelaznych jest tego dowodem. Nim zajmiemy się tym gatunkiem mebli, podajemy krótko rozwój produkcji tej gałęzi przemysłu w innych krajach.

Kolebką mebli żelaznych są Stany Zjednoczone Ameryki. Tu już od wielu lat szerokie rzesze publiczności poznały się na zaletach tego rodzaju mebli. Przyjęły się szybko w restauracjach, hotelach, kinach, szpitalach, laboratorjach i kuchniach (które ze względów higjeny są uważane również za pewnego rodzaju laboratorjum). Specjalnie rozwinęło się używanie mebli żelaznych, sporządzonych według zasad naukowej organizacji w lokalach handlowych i przemysłowych w formie etażerek, biurek, stolików, krzeseł, taboretów, kartotek, szaf do książek, ubrań i narzędzi. Wystarczy nadmienić, że w Ameryce 95 proc. wszystkich mebli biurowych wytwarza się z żelaza.

W Niemczech 10 proc. mieszkań stolicy, a 8 proc. Hamburga, Lipska i Monachjum posiada meble żelazne. Ostatnio specjalnie wielkiem powodzeniem cieszą się biało lakierowane kuchnie żelazne oraz urządzenia sklepowe i biurowe.

W Polsce powszechnie używane są od wielu lat jedynie łóżka żelazne. Odniedawna celowość używania również innych mebli żelaznych znajduje i wśród naszej publiczności coraz więcej zrozumienia i zwolenników. W stosunku do mebli drewnianych oznaczają się meble żelazne dużo większą trwałością i odpornością na zmiany temperatury i na wilgoć, będącą często powodem gnicia, wzgl. wypaczania mebli drewnianych. Szczególnie cenną zaletą mebli żelaznych jest możność przestrzegania zasad higjeny przez łatwe ich mycie. Dzięki trwałemu olakierowaniu są one odporne na działanie sody, tłuszczu, oleju, benzyny itp. To też meble te powinny w pierwszej linji znaleźć zastosowanie tam, gdzie względy higjeny oraz celowość ich używania wysuwają się na plan pierwszy. A więc prócz szpitali, kuchni, piekarni, mleczarni, rzeźni, sklepów spożywczych, również zakłady przemysłowe, hotele, biura i szkoły wymagają zastosowania mebli żelaznych.

Przy masowej znormalizowanej fabrykacji, oraz uwzględnieniu potrzeb naukowej organizacji, meble żelazne znajdą podobnie jak w innych krajach, również w Polsce szerokie rozpowszechnienie.

Przed wystawą budowlaną w Warszawie

Projektowaną w r. 1935 wystawą budowlaną w Warszawie zainteresowały się ogromnie zagraniczne instytucje budowlane oraz związki architektów i budowniczych.

Wobec tego, że w r. 1931 zorganizowana będzie w Berlinie niemiecka wystawa budowlana, komitet wystawy warszawskiej otrzymał propozycję, aby część wystawy niemieckiej przenieść na międzynarodową wystawę budowlaną w Warszawie w r. 1935 i umieścić ją w oddzielnym pawilonie budownictwa niemieckiego.

Podobne propozycje wysunęły już Francja, Belgja, Szwecja i Czechosłowacja.

Przemysł wapienny w Polsce

Przemysł wapienny reprezentowany jest w Polsce przez 79 wapienników, z których 26 przypada na województwa centralne i wschodnie, 17 — na zachodnie i 26 — na południowe. Zakłady te zatrudniały w czerwcu w r. 1928 5.429 ludzi, w grudniu 4.604 ludzi. Większe wapienniki, zatrudniające od 50 ludzi wzwyż pracowały w liczbie 23, dając pracę 3.545 robotnikom. Reszta to zakłady drobne, zatrudniające w liczbie 56 nieco więcej jak 1000 robotników.

Zdolność wytwórcza wapna polskiego zaliczana jest na 1.191 tys. ton wapna budowlanego i 169 tys. ton innego.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 27. 12. Firma „Materjał Budowlany" w Poznaniu notuje na wyroby ceramiczne następujące ceny: za 1000 sztuk loco stacja załadowania w Wielkopolsce: cegła maszynowa znormalizowana zł 50, cegła dziurawka zł 60, pustaki Foerstera i Kleina 25×15×10 zł 77.50, pustaki Westfahla 12-ki zł 150, punstaki Westfahla 15-ki 195 zł, dachówka karpiówka I kl. 120 zł do 140 zł, gąsiory za sztukę zł 120. Następujące ceny rozumieją się loco nasz skład w Poznaniu przy odbiorze zbiorowego ładunku, loco wagon stacja Poznań, cement portlandzki w markach syndykatowych w beczkach a 2000 kg. zł 25.50, w beczkach po 180 kg. 24 zł, w workach papierowych a 50 kg. zł 6.90, wapno hydrauliczne w beczkach a 150 kg. zł 13.75, gips murarski w workach a 75 kg. łączn. opak. zł 6.75, gips sztukatorski w workach a 75 kg. łączn. opak. zł 8.75. Tendencja utrzymana.

Kraków, 27. 12. Notowanie materjałów budowlanych wg. Miejskich Zakładów Ceramicznych w Krakowie. Wapno murarskie loco wapiennik za 10.000 kg. zł 400, loco budowa 420—435. Cegła maszynowa loco cegielnia 1.000 szt. 76—80, budow. 80—90. Cegła pustaki loco cegielnia 70—120, loco budowa 80 do 135. Cegła podwójnie prasowana loco cegielnia 110—130, loco budowa —, cegła piecowa loco cegielnia 80—100, loco budowa 90 do 110. Gips murarski loco skład za 100 kg. 4.50—7.50, loco budowa —. Tendencja utrzymana.

Lwów, 27. 12. Sytuacja zła. Tendencja słaba, niema odbytu. Ceny wahają się ciągle in minus. Sosnowy materjał budowlany 8 dol. za metr sześc. Stolarski materjał sosnowy 15 dol. za metr sześc. Drzewna Komisja Cennikowa we Lwowie na ostatniem swem posiedzeniu, odbytem 13 bm. nie poczyniła żadnych zmian w ustalonych na poprzedniem posiedzeniu cenach — które pozostały więc niezmienione.

Bydgoszcz, 27. 12. Zjednoczenie Fabryk Papy Dachowej w Bydgoszczy notuje ceny następujące: loco stacja odbiorcza: Papa dachowa asfaltowa nr. 80 — zł 10.45, nr. 100 — zł 8.60, nr. 125 — zł 7.20, nr. 150 — zł 6.10, nr. 175 — zł 5.55, nr. 200 — zł 4.90, nr. 250 — zł 4.50 za rolkę 10 m^2. Papa izolacyjna 5 mm. grubości, w rolkach 5 m^2 za m^2 zł 2.25. Płyty izolacyjne 10 mm. grubości za m^2 zł 3.25, za przecinanie 10 proc. dopłaty. Smoła węglowa dyst. i prep. przy odbiorze każdej ilości w beczkach za 100 kg. Br. N. zł 26, w cysternach za 100 kg. netto zł 21.50. Lepnik przy odbiorze każdej ilości za 100 kg. B./N. zł 25. Karbolineum jako doładunek franco za 100 kg. Br./N. zł 36.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 27. 12. Syndykat Drutu Miedzianego notuje za 1 kg. loco fabryka Warszawa, lub Kraków w złotych: drut miedziany o przekroju 6, 10 i 16 mm^2 przy odbiorze ponad 500 kg. 3.85, linka miedziana 4—4.05. Obecna cena elektrolitu cif Hamburg wg. notowań N.-Jorskich wynosi 10.30.

Warszawa, 27. 12. Ceny hurtowe w zł (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi": Za tonę franco wagon stacja załad. Surówka „Starachowicka" franco wagon huta nr. 0 220, nr. 1 215, nr. 2 210. Złom żeliwny (fragment lany maszynowy) 155.

Warszawa, 27. 12. Cena odlewów żeliwnych podług notowań Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, cena odlewów żeliwnych surowych dla Warszawy wynosi od 0.78 zł do 1.61 zł za 1 kg. loco fabryka.

Katowice, 27. 12. Surówka odlewnicza nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjedn. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 27. 12. Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje za tonę franco huta. Żelazo sztabowe — cena zasadnicza zł 350, żelazo formowe (do włącznie Nr. P. 24) 350, żelazo formowe (NP 26 i ponad) 390, bednarka gorąco walcowana 422.50, żelazo uniwersalne 390, blacha gruba (do 5 mm.) 525, drut walcówka (w jakości handlowej) 397.50, blacha do cynkowania dostarcza się w stanie żarzonym bez specjalne dopłaty za żarzenie, przy innych natomiast zamówieniach na cienkie blachy żarzone dolicza się następujące dopłaty: przy 1 do poniżej 5 mm. 10.345 proc., 0.875 mm. 5.36 proc., 0.75 mm. 4.68 proc., 0.625 mm. 4.04 proc., 0.562 mm. 4.85 proc., 0.50 mm. 6.32 proc., 0.48 mm. 1.88 proc., 0.375 mm. 0.58 proc. Za blachy o grubościach niewymienionych w powyższem zestawieniu liczy się sąsiednią wyższą dopłatę. Ceny blach 2 razy dekapowanych (efektywne) za 1 t. grubość: 0.32 do poniżej 0.35 mm. Ł 25.10, 0.35, do poniżej 0.37 mm. Ł 23.10, 0.37, do poniżej 0.62 mm. Ł 21.05, 0.62, do poniżej 0.75, 0.43 mm. Ł 22, 0.43 do poniżej 0.50 mm. Ł 21.15, 0.50 do poniżej 0.55 mm., Ł 21.10, 0.55 do poniżej 0.62 mm. Ł 21.05, 0.62 do poniżej 0.75 mm., Ł 21, 0.75 do poniżej 0.87 mm. Ł 20.15, 0.87 do poniżej 1 mm. Ł 20.10, 1 do ponad 11 mm. Ł 20.05, za blachy okrągłe i półokrągłe dochodzi do powyższych cen nadpłata (Tiefstanzbleche) dolicza się 10 proc. Blachy 1 raz dekapowane kosztują o Ł 3 na tonie mniej, niż blachy 2 razy dekapowane. Do cen tych dla hurtowników dolicza się 2 proc.

Berlin, 27. 12. Na rynku półwyrobów metalowych płacono za 100 kg. w markach, blacha aluminjowa, drut i stangi 237, rury 310, miedziana blacha 138, drut i stangi 128, rury bez szwu 164.50, krążki miedziane 200, mosiężna blacha taśmówka i drut 135, stangi 113, rury bez szwu 154, tombakowa blacha, drut i stangi 167, nowe srebro blacha, drut i stangi 289, cyna do lutowania 165. Tendencja zniżkowa na wszystkie półwyroby, tylko chemikalje i cyna bez zmiany.

Nowy Jork, 27. 12. Not. metali w cts. za lb. Miedź lake loco $10^5/_8$, elektrolityczna loco 10½, fas. N. Jork 10½, na 30/90 dni 10½. Casting Refinery fob. N. Jork 10¼, cif. Hamburg lub Rouen 10.30. Cyna: N. Jork, Straits loco 26¾, na styczeń 26¾ (później 26.77½), ołów N. Jork loco 5.10, East St. Louis 4.95. Cynk: East St. Louis, loco 4.10 (później 4.12½). Srebro zagran. w cts. za uncję $31^5/_8$. Platyna 33. Aluminjum 98—99 proc., loco $22^7/_8$. Nikiel w sztabach loco 38. Blacha biała fob. Pittsburg 5.25

Bruksela, 27. 12. Eksportowe ceny żelaza na rynku międzynarodowym fob. Antwerpja w Ł za tonę metryczną. Surówka odlewnicza III 2.11.6, surówka Thomasa 2.9.6, kniple zwykłe (kęsy) 3.12.0, platyna 3.16.6, żelazo sztabowe 4.4.6, dźwigary 3.14.6, kątowe 4.4.0, szyny stalowe 6.10.0, tasmówka 4.12.6, drut walcówka 5.2.6, blacha Thomasa 4.19.0, drut ocynkowany 6.15.0, gwoździe 5.50. Tendencja zwyżkowa na surówkę Thomasa, zniżkowa na kniple, platyny, żelazo sztabowe, kątowe, dźwigary, reszta bez zmiany.

Londyn, 27. 12. (Z.) Srebro $15^1/_{16}$, na dostawę 15, złoto 85 sh. 1½ d za 1 unc.

Londyn, 27. 12. (Urz.) Not. metali w Ł za tonę. Miedź Standard per kasa 47¼ do $47^5/_{16}$, 3 mies. $46^{15}/_{16}$—47, Settl 47¼, Elektrolyt 49—50, Best selected 47½—48¾, Strong sheets 77, Elektrowirebars 50. Cyna Standard per kasa $114^1/_8$—114¼, 3 mies. 115½—115¾, Settl. 114¼, Banka (obr. nieof.) 119¼, Straits (obr. nieof.) 118¼, ołów zagran. dost. natychm. 15, termin. 15, Settl 15, cynk zwykły dost. natychm. $13^{13}/_{16}$, terminowa $14^3/_{16}$, Settl $13^7/_8$. Not. nieofic. Aluminjum krajowe 85, zagraniczne 85, antymon Regulus 46—46½, chiński 23, rtęć $22^5/_8$, platyna 6¾, Wolfram 14½, nikiel krajowy 175, zagraniczny 175, blacha biała 15¾, siarczan miedzi 22—22½, surówka przetop. Cleveland nr. 3 63½.

Katowice, 29. 12. Cegła za 1000 szt. przy odbiorze wagonowym loco cegielnia górnośląska zwykła zł 60, pustaki (dziurawki) 66, licówka 98—104, pustaki stropowe Kleina 135, Ackermana 340—400. Zbyt słaby. Większe cegielnie oddają większe partje cegły po 50 zł za 1000.

Katowice, 29. 12. Ceny hurtowe za 1 tonę (1000 kg.) loco stacja Katowice: wapno palone górnośląskie 32, z zagłębia dąbrowskiego (loco st. nadawcza) 35; loco skład Katowice za 100 kg.: cement w beczkach 11.25, gips murarski w workach 7.75, gips sztukatorski 15.50; za 1.000 sztuk: dachówka karpiówka I kl. 210—230, falcówka ciągniona 200—300. Zbyt bardzo słaby.

DRZEWO.

Wilno, 29. 12. Wileńskie starostwo grodzkie podaje do ogólnej wiadomości, że po wysłuchaniu opinji rzeczoznawców ustala następujące ceny maksymalne na drzewo opałowe w Wilnie, obowiązujące z dniem 27 grudnia rb. za 1 metr sześc.: Sosny loco skład (bez dostawy) 14.00 zł. za 1 metr sześc., brzozy lub olchy loco skład (bez dostawy) 15.00 zł.

Düsseldorf, 28. 12. Notowania drzewa w markach za metr sześcienny: niesortowane deski jodłowe i świerkowe z pod piły franco-załadowcza w Bawarji 35—37, niesortowane deski podłogowe 37—39, deski do heblowania 1 cal. franco załad. w Bawarji 50—51, tarte bloki 52—54, budowlane drzewo tarte według listy franco Manheim 45—46, najlepszej jakości towar odziomkowy wschodnio-pruski franco załad. w Prusach Wschodnich —, deski czyste boczne bezsęczne —, polski materjał odziomkowy sosnowy franco granica wolny od wywozu, ale bez cła niemieckiego —, belki sosnowe franco Berlin w handlu hurtowym — Rm., Kantówka — Rm. Na rynku drzewa niemieckiego nadal tendencja słaba, spowodowana w większej części sytuacją na rynku budowlanym.

Złoty w dniu 29 grudnia 1930 r.

Gdańsk 57.64—57.75; złoty 57.65—57.76; Berlin przekaz na Warszawę, Poznań i Katowice 46.90—47.10; Londyn 43.34; Medjolan 214; N. Jork 11.22; Praga 376¾; Zurych 57.75.

Dolar w prywatnych obrotach pozagiełdowych 8.8935.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG OFERTOWY.

Państwowy Bank Rolny, Oddział w Poznaniu podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 8-go stycznia 1931 r. o godzinie 10-tej rano w lokalu Administracji majątku Lubinia-Mała odbędzie się sprzedaż ofertowa drzewostanów na wyrąb w 5-ciu odcinkach leśnych, obszaru około 17 hektarów z majątku Lubinia-Mała, powiat Jarocin, poczta Sierszew, stacja kolejki powiatowej na miejscu.

Drzewostan: sosna kopalniakowa, dębina 50—60 letnia, świerk, olcha i brzoza.

Oferty pisemne na poszczególne odcinki lub całość przyjmuje oraz bliższych informacyj udziela: Wydział Agrarny Oddziału Państwowego Banku Rolnego w Poznaniu, ul. Ratajczaka Nr. 14, oraz Administracja majątku Lubinia-Mała na miejscu.

DOSTAWA MATERJAŁÓW DRZEWNYCH.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu rozpisuje przetarg publiczny na dostawę:

6.000 m^3 desek i brusów sosnowych obrzynanych, gatunek I.,

180 m^3 desek sosnowych nieobrzynanych (stolarki) gatunek I.,

950 m^3 desek i brusów dębowych jesionowych, bukowych, olchowych i topolowych nieobrzynanych (stolarki) gatunek I.

Dokładne specyfikacje i warunki techniczne otrzymać można w Wydziale Zasobów D. K. P. Poznań, pokój Nr. 408.

Dostawę materjałów należy rozpocząć natychmiast i ukończyć najpóźniej 31. 10. 1931 r. Ofertę na całą lub częściową dostawę materjałów z podaniem ceny za 1 m^3 franco wagon stacja P. K. P. normalnotorowa (stację koniecznie wymienić i z warunkiem, że odbiór jakościowy i ilościowy odbędzie się tylko w Mag. kolejowym, należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem, wskazującym zawartość, włożyć do koperty bez firmy i nieprzejrzystej, zapieczętować i nadesłać do Dyrekcji lub złożyć do skrzynki ofertowej w przedsionku, gmachu Dyrekcji, najpóźniej do dnia 2. 1. 1931, godzina 12, gdyż w tym dniu o godzinie 12 nastąpi otwarcie ofert w gmachu Dyrekcji, pokój 408. Koperta bez firmy winna być zaopatrzona w napis: „Oferta na przetarg Nr. 80 w dniu 2 stycznia 1931 r.

Cena winna być wypisana w złotych obiegowych, cyfrowo i słownie. Do oferty należy dołączyć kwit którejkolwiek Głównej Kasy Kolejowej lub Państwowej na złożone wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanego materjału. Nienadesłanie wadjum spowoduje bezwzględne odrzucenie oferty.

Oferta wiąże oferenta do dnia 15 lutego 1931 r. O ile oferent tego terminu nie może akceptować, to należy termin ważności oferty ustalić. W razie nieuwzględnienia oferty wadjum zwraca się. Natomiast wadjum przepada na rzecz Skarbu Państwa i to niezależnie od prawa dochodzenia szkody, w razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej, jak również w wypadku odmowy wykonania zamówienia po przyjęciu przez Dyrekcję oferty w terminie przewidzianym przetargiem.

W razie przyjęcia oferty przez Dyrekcję, złożone wadjum winno być przy zawarciu umowy uzupełnione do 5 proc. kaucji.

PUBLICZNY PRZETARG

W piątek, dnia 9 stycznia 1931 r. o godz. 10-tej sprzedawane będą w Urzędzie Celnym w Lesznie w drodze publicznego przetargu różne towary, jak:

proszek bronzowniczy, głośniki i przybory do radja, rowery, części rowerów, bielizna i odzież, poduszki i pierzyny, wyroby z blachy, armatura, wyroby porcelanowe i inne.

Dokładne szczegóły licytacji z podaniem gatunku i ilości towaru oraz ceny wywołania podane będą do wiadomości na tablicy urzędowej Urzędu Celnego w Lesznie, od dnia 2 stycznia 1931 r.

Kierownik Urzędu Celnego:
(—) Lewandowski, inspektor celny.

PRZETARG.

na szmelc, składający się z części zapasowych lanych, kutolanych, żelaznych, stalowych, mosiężnych do motorów „Titan" i pługów „L. H. C." odbędzie się dnia 8 stycznia 1931 roku o godz. 11-ej w składzie Warszawskiej Spółdzielni Rolniczej, ul. Ostroroga Nr. 39 (Powązki). Cena wywoławcza 555 zł. Wadjum przetargowe 60 zł.

Warszawski Urząd Wojewódzki
Wydział Rolnictwa.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę w okresie rocznym 90.000 kg. czyściwa do maszyn (odpadków bawełnianych kolorowych).

Termin składania ofert do dnia 8-go stycznia 1931 r. godzina 12-ta.

Bliższe szczegóły ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 284 z dnia 10 grudnia 1930 r.

Przetarg

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 294 z dnia 22. XII b. r. przetarg publiczny wyznaczony na 16. I. 1931 r. na sprzedaż około

180 ton różnych gatunków odpadków metali półszlachetnych

9602

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w „Monitorze Polskim" Nr. 294 z dnia 22 grudnia b. r. przetarg publiczny wyznaczony na dzień 16 stycznia 1931 r. na sprzedaż około 180 ton różnych gatunków odpadków metali półszlachetnych.

Komitet Budowy Katedry w Katowicach ogłasza

KONKURS

na stanowisko kierownika budowy katedry.

Kandydaci winni wykazać się:

1) dyplomem inżyniera - architekta jednej z politechnik,
2) najmniej 10-letnią praktyką zawodową,
3) Obywatelstwem polskim.

Podania zaopatrzone w powyższe dokumenty oraz własnoręcznie napisany życiorys z wskazaniem referencyj, należy wnosić do Komisji Technicznej Komitetu Budowy Katedry w Katowicach, gmach Wojewódzki, pokój Nr. 832 w terminie do 31 stycznia 1931 r.

PRZETARG

na sprzedaż starego żelaza.

Dyrekcja Państwowych Zakładów Wodociągowych podaje do wiadomości, iż sprzeda najwięcej dającemu następujące ilości starego materjału na składach stacji pomp w Nowych Reptach pod Tarnowskiemi Górami:

ca. 9.160 kg. żeliwa,
ca. 5.610 kg. żelaza kutego,
ca. 40 kg. blachy żelaznej.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 5 stycznia 1931 r., o godz. 12-ej w południe w lokalu Dyrekcji w Katowicach, ul. Gen. Zajączka 18, gdzie również w godzinach od 8-ej do 15-ej można otrzymać bliższe informacje i przejrzeć szczegółowe warunki ofertowe.

(—) Inż. Nowakowski: Dyrektor.

KONKURS

Gmina Siemianowice Śląskie, rozpisuje niniejszem konkurs na wykonanie drzwi wewnętrznych (robota stolarska) do nowej budowy szkoły przy ulicy Matejki.

Oferty podkładkowe można otrzymać po złożeniu kosztów własnych w wysokości 5.— zł., w tutejszej administracji pokój 20, podczas godzin służbowych.

Oferty zaopatrzone w ceny i podpis należy wnieść w zamkniętych kopertach i odpowiednim napisem do Zarządu Gminy do soboty, dnia 3. 1. 1931 r., godz. 10-tej.

Ważność ofert uzależnia się od wpłacenia wadjum w wysokości 5 proc. objektu gotówką do tutejszej kasy gminnej.

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie 10,15 w obecności oferujących.

Popek, burmistrz.

OGŁOSZENIE.

Magistrat m. Łodzi reflektuje na kupno terenu o pokładzie żwirowym, położonego w obrębie m. Łodzi, wzgl. poza miastem, lecz nie dalej, jak 5 km. od granic miasta.

Oferty opieczętowane i zalakowane z podaniem miejsca, powierzchni, głębokości pokładu żwirowego, próbki żwiru oraz ceny, należy składać w Wydziale Budownictwa, Pl. Wolności 14, III. piętro, pokój Nr. 41, do godz. 12-ej dnia 15 stycznia 1931 roku.

Magistrat m. Łodzi.

OGŁOSZENIE

przetargu ofertowego na wykonanie centralnego ogrzewania, wodociągów i kanalizacji gmachu Sejmiku w Zawierciu.

Oferty wygotowane na formularzach dostarczonych przez Wydział Powiatowy należy składać w opieczętowanych kopertach w Wydziale Powiatowym w Zawierciu do dnia 10 stycznia 1931 r., godzina 11-sta w południe.

W dniu 10 stycznia 1931 r., o godz. 12-ej w południe nastąpi otwarcie ofert.

Rozpatrzenie ofert i rozstrzygnięcie przetargu nastąpi w ciągu 2 tygodni od dnia otwarcia ofert. — Oferty nieprzyjęte pozostaną bez odpowiedzi.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie swobodny wybór oferty bez względu na jej wysokość lub nieprzyjęcie żadnej z nich.

Formularze ofertowe są do nabycia w Wydziale Powiatowym w Zawierciu po 10 zł.

Wadjum do powyższej oferty wynosi 5 proc. sumy ofertowej, które należy składać przy wnoszeniu oferty w Kasie Komunalnej w Zawierciu.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta: (—) St. Konopacki.

PRZETARG

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza przetarg na dzierżawę kolejki wąskotorowej od stacji normalnego toru Błudeń do miejscowości Michalin. Kolejka jest trakcji parowej, długości około 20 klm. toru, o rozp. 500 m/m.

Termin składania ofert do dnia 15 stycznia 1931 r.

Bliższe szczegóły ogłoszone są w „Monitorze Polskim" Nr. 288 z dnia 15 grudnia 1930 roku.

Dyrekcja Okręgowa K. P. Wilno.

PRZETARG.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu niniejszem podaje do wiadomości, że w dniu 20 stycznia 1931 r., o godz. 12-tej w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu przy ul. Żeromskiego Nr. 53, odbędzie się przetarg w drodze zakrytych ofert na dzierżawę kopalni gliny ogniotrwałej przestrzeni 15 ha. 4670 m² w uroczysku Sielec, Leśnictwa Żarnów, Nadleśnictwa Przedbórz na okres do dnia 14 czerwca 1935 r. na warunkach obowiązkowego wpłacenia wartości nie mniej 10.000 cent. mtr. glinki w przeciągu jednego roku. Oferty z podaniem ceny w złotych w złocie za 1 cent. mtr. gliny poparte kaucją w wysokości 2.500 zł, należy nadsyłać w zapieczętowanych kopertach z napisem „Do przetargu ofertowego" w dniu 20-go stycznia 1931 r. na glinkę w Nadleśnictwie Przedbórz pod adresem Dyrekcji Lasów Państw. w Radomiu. Kaucja winna być złożona w gotówce lub w państw. papierach wartościowych przewidzianych obwieszczeniem Ministerstwa Skarbu z dnia 18-go lipca 1930 r. Utrzymujący się przy przetargu winien będzie przy zawarciu umowy uzupełnić kaucję do równowartości 10.000 cent. mtr. gliny wdg. cen zaoferowanych.

Bliższych informacyj udzielają Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu i Nadleśnictwo Przedbórz, tamże do przejrzenia projekt umowy.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu.

———

PRZETARG.

Pomocnicza Składnica Inżynierji Lublin ogłasza na dzień 15 stycznia 1931 roku godz. 10-ta rano, przetarg publiczny na sprzedaż prądnic, sprzętu elektrotechnicznego, oskardów, łopat, blachy żelaznej i wiele innych materjałów.

Bliższych informacyj udziela w godzinach urzędowych Zarządzający Działem Magazynów Saperskich w Lublinie (Obóz Południowy).

Tamże znajdują się szczegółowe wykazy przedmiotów podlegających sprzedaży. Reflektanci na kupno winni przed rozpoczęciem licytacji złożyć na ręce Przewodniczącego Komisji Licytacyjnej wadjum w wysokości ustalonej przez Komisję Licytacyjną.

Pomocnicza Składnica Inżynierji.

Ogłoszenie

Wydział powiatowy w Trembowli ogłasza, że zamierza z powodu likwidacji Elektrowni wodnej w Strusowie, sprzedać na dogodnych warunkach **urządzenie tej Elektrowni** a w szczególności:

generator prądu zmiennego

firmy „Generale Electrique Nancy" 220/127 wolt 527 amper, 50 okresów, 500 obrotów wraz z urządzeniem wysokiego napięcia, tablicą rozdzielczą i t. p.

Oglądać można w Strusowie, stacja kolejowa Strusów-Mikulińce.

Bliższe wiadomości w Wydziale powiatowym w Trembowli.

Uprasza się o składanie ofert pisemnych do 15 lutego 1931 r.

Przewodniczący
Tymczasowego Wydziału powiatowego
Szreiber

9603

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie niniejszem ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie robót torowiska i budowli sztucznych (za wyjątkiem drewnianych mostów przez rz. Szuryca, Połowica i Dzisna) na 1-ym (południowym) dystansie linji Woropajewo — Druja od klm. 0 pik. N. O. do klm. 29, pik. Nr. 281/612 droga Żdany - Ambrosinki).

Warunki przetargu, wzór umowy, warunki ogólne wykonania robót i dostaw, przy budowie kolei Woropajewo—Druja, profil podłużny oraz normalne przekroje poprzeczne, wykazy ilości robót, typowe rysunki budowli sztucznych, oraz warunki techniczne są do przejrzenia w dnie i godziny urzędowe w Oddziale budowy linji Woropajewo—Druja Wileńskiej Dyrekcji Kolej.—Wilno, ul. Słowackiego 2, parter, pokój Nr. 14, gdzie również można otrzymać wszelkie informacje, dotyczące wymienionych robót.

Wysyłanie pocztą materjałów, dotyczących przetargu Dyrekcję nie obowiązuje.

Robienie notatek zezwala się tylko w lokalu Dyrekcji i w podanym wyżej czasie. Oferty winny być nadesłane lub złożone do specjalnej skrzynki, znajdującej się w Prezydjum Dyrekcji do godziny 12-ej dnia 15 stycznia 1931 r.

Wadjum w wysokości 20.000 (dwudziestu tysięcy) złotych winno być złożone, w sposób ustalony przez Ministerstwo Skarbu w Kasie Dyrekcyjnej lub przekazane do P. K. O. na rachunek Dyrekcji, kwit zaś o złożeniu wadjum winien być dołączony do oferty.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie.

———

OGŁOSZENIE PRZETARGOWE.

W Zarządzie Dróg Wodnych w Sandomierzu odbędzie się dnia 5 stycznia 1931 r. o godzinie 11 publiczny przetarg ofertowy na dostawę węgla wysokokalorycznego do opału państwowych objektów pływających na Wiśle, oraz warsztatów mechanicznych Zarządu w okresie od 1 stycznia 1931 r. do 31 marca 1932 r.

Zapotrzebowanie wynosi:

1) W terminie od dnia 1 stycznia do dnia 31 marca 1931 r.
   a) 30 ton kostka I. loco wagon w porcie w Nadbrzeziu;
   b) 80 ton grubego loco wagon w porcie w Nadbrzeziu;
2) W terminie od dnia 1 kwietnia do 30 września 1931 r.
   a) 680 ton kostki I. loco wagon w porcie w Nadbrzeziu;
   b) 90 ton orzecha I. loco wagon w porcie w Nadbrzeziu.
3) W terminie od 30 września 1931 do 31 marca 1932 —90 ton orzecha I. j. w.

Tekst zupełny i autentyczny niniejszego ogłoszenia znajduje się w „Monitorze Polskim".

Informacyj, dotyczących szczegółowych i ogólnych warunków dostawy i wzoru oferty udzielać będzie w godzinach urzędowych Zarząd Dróg Wodnych w Sandomierzu.

W Sandomierzu, dn. 20 grudnia 1930 r.

Naczelnik Zarządu: Inżynier Nowakowski.

———

SPRZEDAŻ DRZEWOSTANÓW.

Magistrat m. Bielska Podl. niniejszem ogłasza, że w dniu 12 stycznia 1931 r., o godzinie 12, odbędzie się w Urzędzie Magistratu przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż drzewostanu lasu miejskiego, położonego na terenie gminy Orła, pow. Bielskiego, woj. Białostockiego.

Cena wywoławcza — 150.000 zł.

Szczegółowe warunki przetargu Magistrat wysyła na każde żądanie.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

PEWNA EGZYSTENCJA!
Z powodu śmierci właściciela sprzedam zaraz tanio
całkowite urządzenie
do wyrabiania wycieraczek i chodników kokosowych. Zgłoszenia pod nr. 9605 do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego". Poznań, Wielka 10.

Poszukujemy zastępstwa
fabryk wyrobów elektr., technicznych, części radjowych i chemicznych.
Inż. Juljusz Hamer i S-ka, Łódź, 6. Sierpnia 1.
UWAGA: Tylko pierwszorzędne fabryki wchodzą w rachubę. 9537

Konkurencyjnie zdolna
fabryka materjałów do szlifowania
poszukuje **dobrze zaprowadzonych zastępców** na osełki arkanzasowe i Washita, żółte belgijskie osełki i kamienie do obciągania, kamienie do wodnego obciągania brzytew, sztuczne i naturalne babki do ostrzenia kos itd. 9569

Otto BRÄCHER, Steinschneiderei u. Schleiferei
Sonneberg Thüringen

Na każde miasto
i miasteczko w Polsce jest do oddania
zastępstwo
przynoszące stałe i dobre dochody. Zgłoszenia tylko ludzi inteligentnych, nieskazitelnej przeszłości z dokładnym życiorysem uprasza się do Administracji niniejszego pisma pod nr. 360.

KUPNA

Stare płyty akumulatorowe, szlam,
i wszelkie stare metale
kupuje
T. Bielawski, Poznań,
Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Zakupimy
1 kocioł parowy
lub 2 kotły dwupłomienicowe o powierzchni ogrzewalnej 80 do 100 m² wzgl 1 kocioł wodny o powierzchni ogrzewalnej około 200 m² dla ciśnienia roboczego 12 atm. Warunki zakupu: Kocioł winien być mało używany. W ofertach, które skierować należy do administracji „Rynku Met. i Maszyn." pod nr. 9591, prosimy o podanie fabrykatu, roku w którym kocioł został zbudowany, oraz o załączenie odpisu certyfikatu kotłowego.

Motor 9552
na gaz ssany 60—100 P. S. używany poszukuję celem kupna.
Adolf WEGNER, TUCHOLA, Chojnicka 33.

Maszyna parowa
w dobrym stanie użytkowym, będąca w biegu, kompletna, na kołach, fabrykatu firmy C. Paulaus, rok budowy 1906, numer kotła 64, numer urzędowy 8778, o sile 6 koni, 7 atm., natychmiast do sprzedania za cenę 2000 zł, przy wpłacie według ugody.

Oferty uprasza się przesyłać za nr. 9598 do Administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego", Poznań, Wielka 10. 9598

Kupuję
łom spiżowy, mosiężny, miedziany
i odpadki blachy aluminjowej
Oferty z podaniem ceny do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9548

Sztancmaszynę
do sztancowania papieru, poruszana elektr. siłą, 80 cm. szerokości, używaną lecz w dobrym stanie, kupimy zaraz i upraszamy o oferty z opisem oraz ilustracją i podaniem ceny pod nr. 9568 do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Wszelkie ogłoszenia
w sprawie kupna i sprzedaży osięgają
w „Rynku Metalowym i Maszynowym"
znaczny skutek

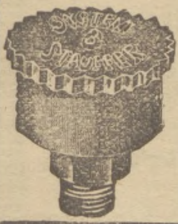
„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: $^1/_1$ str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, $^1/_8$ str. 25 zł, $^1/_{16}$ str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². Do Niemiec oblicza się $^1/_1$ str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., $^1/_8$ str. 25,— Rm., $^1/_{16}$ str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.

• Korzystne hurtowne źródła zakupu •

KOTŁY PAROWE różnych wymiarów i systemów. Maszyny parowe od 5—1000 KM. Kompresory, prasy hydrauliczne nurkowe, filtrprasy i t. p. motory na gaz ssany, motory elektryczne. Urządzenia fabryk chemicznych.
Inż. Z. Rydzewski, Łódź, Gdańska 106. 9597



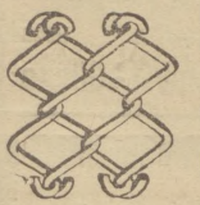
Smarownice syst. „Stauffer'a"
żelazno-lane, żelazno-stalowe i całe stalowe, starannie i czysto wykonane po cenach fabrycznych dostarcza natychmiast ze składu
9351 **L. Jakubowicz**
Katowice, ul. 3-go Maja 19. Tel. 28-34

SZCZOTKI FIBROWE
do szlufowania metali



dostarcza: 9570
„FASMIT"
Fabryka Szczotek Młyńskich i Technicznych
Poznań, Dominikańska nr. 1

„SUMMIT"
brusiki naturalne
są wyśmienite, wszędzie do nabycia po cenie detalicznej
Zł 1.40, 1.30, 1.20, 1.10
Zastępca na Polskę: 8067
Inż. Ludwik Rączkowski, Kraków, Plac Marjacki nr. 9.



Siatki czworokątne
po cenach fabrycznych.
Wycieraczki do nóg
KOSZE do papieru na ulice
Szufle drewniane



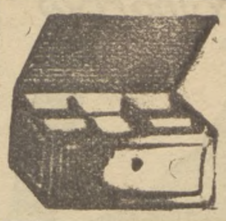


CENNIK GRATIS!
9494
Alexander Maennel, FABRYKA OGRODZEŃ DRUCIANYCH Now-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)



Specjalna Pracownia Diamentów
do tarcz szlifierskich i do rżnięcia szkła
Najtańsze źródło
H. SZEFTEL, Warszawa
Graniczna 16. 8133 Egz. od 1882 r.

Zakład Wyrobów Drucianych
MICHAŁ RUS Zadziele obok Żywca 9245t
Poleca solidnego wykonania sprzęty kuchenne i przybory dla gospodarstwa, z drutu, cynowane oraz wycieraczki do butów wszelkich wymiarów, na żądanie wykonuje wszelkie artykuły druciane, według oryginalnych nadesłanych wzorów po bardzo przystępnych cenach. 6417



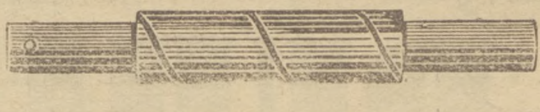
F. i R. KALESSE
6494 **KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.** 8767t
FABRYKA KAS PANCERNYCH
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

Baczność! Wyciąć i zachować! **Baczność!**
Kupuję wagonowo od 10 ton w zwyż, także w wagonach kombin. żelazo kute, złom maszynowy, garnkowy i ruszta, otoczki, blachę, jakoteż każdą ilość metali, jak cynk, ołów, miedź, spiż, mosiądz i otoczki metalowe i płacę najwyższe ceny za gotówkę 9263
Ignacy Mandowski, Zakup wszelkich surowców, Poznań, Grobla 3. Tel 3469

MŁYNKI
DO ŚRUTOWANIA
śrutowniki, maszyny młyńskie, młyny udarowe łopatkowe, łożyska kulkowe do maszyn młyńskich dostarcza tanio 9377
ING. PENNER, Berlin N. 20, Pankstr. 34

Nieustająca Wystawa Maszyn
9379 **LWÓW, Leona Sapiehy 8.** 8824t
Sprzedaż motorów „Diesla", „Junkersa", elektrycznych, wszelkich maszyn nowych i używanych, pędni.
Przyjmujemy zgłoszenia do sprzedaży maszyn i motorów.

Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk - Oliwa 7648



Fr. Huth i Syn
Chełmno-Pomorze
9541
MASZYNY dla przemysłu drucianego
Ślimacznice, kółka zębate do falowania drutu.

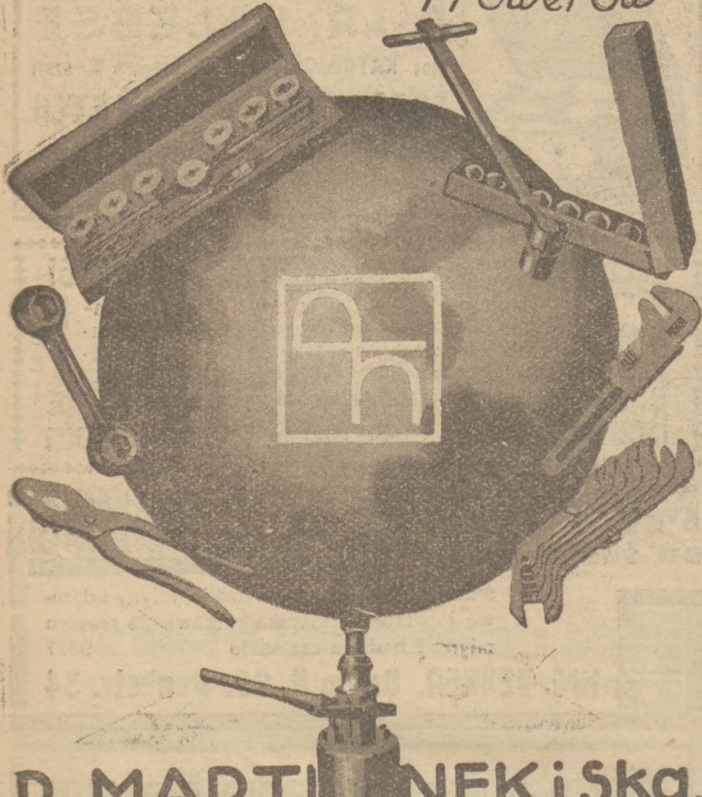
Łańcuchy
do maszyn, transmisyjne
9344 i samochodowe
Galla-Ewarta-Fleyera



i w każdem życzonem wykonaniu dostarcza skład fabryczny
W. Gierczyński & S-ka, Poznań.

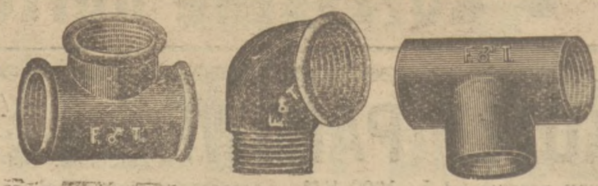
Wolne miejsce

Narzędzia dla lotnictwa
samochodów motocykli i rowerów



R. MARTINEK i Ska. z o.o.
POZNAŃ Aleje Marcinowskiego 15/1
Telefon 5918

8622 **Żądajcie**
w składach narzędzi i żelaza
tylko
narzędzi
ze znakiem gwarancyjnym H. P.



FEINSTAHLWERKE TRAISEN A. G.

VORM. FISCHER
TRAISEN (Austrja)

Odlewnia stali i metali miękkich, fabryka zamków

Specjalność: łączniki do rur gazowych i wodociągowych, ze specjalnego **odwęglonego elektro-odlewu,** marki sławy światowej „FT".

Fabrykacja zamków budowlanych, meblowych i kłódek pancernych.

Wykonujemy pozatem odlewy stalowe i z metali miękkich, według nadesłanych rysunków i modeli. Dla wygody klijenteli i szybkiej usługi otworzyliśmy **w Warszawie skład konsygnacyjny ŁĄCZNIKÓW, ZAMKÓW I KŁÓDEK.**

Zapytania, względnie zamówienia prosimy skierować do naszego przedstawiciela

Marjana Posłusznego
Warszawa, Żórawia 33
Adr. telegr. „Marposmetal", tel. 301-59

i do przedstawiciela na Małopolskę 9523
Jakób S. Karl jun., Wiedeń, Feuerbachgasse 8

Szplisy i gonty

na dachy, prima suchy towar, dobrze powiązane.
CENY I OFERTY NA ŻĄDANIA. 9028
B. Hecke, fabr. szplisów, Nowy Tomyśl - Glinno

Fabryka Wyrobów Aluminjowych i Metalowych

DUHL i S-ka

MYSŁOWICE G. Śl.

Wyrabiamy nakrycie aluminjowe pierwszorzędnej jakości.
9376

Przy wszelkich korespondencjach z firmami
prosimy powoływać się na
„Rynek Metalowy i Maszynowy"

Rury kamionkowe polewane
Płytki terakotowe
Płytki glazurowane 7634
poleca BIURO TECHNICZNE
Albert Karp, inżynier, Warszawa, Wilcza Nr. 45
Tel. 172-47 i 92-71. PP. Odsprzedawcom znaczne rabaty

Druk i nakład firmy „Kupiec" Wydawnictwo Gazet Fachowych, właśc. Artur Gustowski, Poznań, Wielka 10.
Za Redakcję i Administrację odpowiedzialny: Artur Gustowski w Poznaniu, ul. Wielka nr. 10.
Red. nacz. Wydawnictwa Gazet Fach. „Kupiec", Henryk Grudziński.